21-28 GRUDNIA 1952
ROK VII (339-340) NR **51-52**

SKRZYDŁA I MOTOR



Zdobywcą II miejsca w ogólnokrajowym współzawodnictwie o tytuł najlepszej modelarni lotniczej w roku 1952 jest modelarnia przy Młodzieżowym Domu Kultury w Warszawie. Na zdjęciu: Janina Andrzejczyk buduje ze swym kolegą w modelarni MDK piękny model silnikowy.
Foto: CAF

Cena 1 zł. 20 gr.

Na naszym kursie

RADOSNE były i porywające dni tego roku — 1952, który towarzysz Bierut nazwał przełomowym i decydującym dla wykonania całego Planu Sześcioletniego. Bo jakże inaczej mówić można o tym roku, który przejdzie do historii jako rok uchwalenia Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, wyborów do Sejmu, które raz jeszcze potwierdziły siłę naszej Ojczyzny, siłę narodu zjednoczonego we wspólnym Froncie Narodowym do walki o pokój i Plan Sześcioletni, rok pierwszego posiedzenia Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej, rok obchodu 60-lecia urodzin ukochanego wodza naszej Ojczyzny, kierującego naszą drogą do socjalizmu Prezesa Rady Ministrów towarzysza Bolesława Bieruta.

Nie inaczej mówić będziemy o roku 1952 jak o roku wielkich zwycięstw, który zaznaczył się w naszym marszu do socjalizmu wielkimi, nienotowanymi dotąd osiągnięciami. Nigdy w dziejach naszej Ojczyzny przed młodzieżą polska nie otwarły się tak szeroko możliwości nauki i pracy. Dziś młodzież polska jest prawdziwym współgospodarzem kraju, bierze udział w politycznym i państwowym życiu narodu — jej to przedstawiciele zasiadają na ławach poselskich w Sejmie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, biorąc udział w rządzeniu ludowym państwem.

Rok 1952 to wreszcie rok wielkich wydarzeń na arenie międzynarodowej, z których bezwątpienia największe i najdonioślejsze znaczenie dla ludzkości posiada odbyty w październiku br. XIX Zjazd Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. Zjazd KPZR niczym pochodnia rozpalił we wszystkich sercach prostych ludzi całego świata wiarę i ufność w lepsze życie, zmobilizował do walki o lepsze jutro. Będziemy długo jeszcze czerpali z nauk Zjazdu doświadczenia dla naszego codziennego życia. Nie ma dziś prawie w naszym kraju szkoły, zakładu produkcyjnego, urzędu czy instytucji, gdzie młodzież nie studiowałaby wielkiego dorobku XIX Zjazdu KPZR, nie pracowała nad przyswojeniem sobie jego twórczych idei. Studiowanie bowiem materiałów Zjazdu uczy widzieć lepiej nie tylko dzień dzisiejszy, ale i przyszłość, ku której, chociaż nie bez przeszkód, zwycięsko maszerujemy.

„Rosnąca potęga Kraju Rad — czytamy w uchwale IV Krajowego Zjazdu Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, jaki odbył się w dniach 6—7 grudnia br. w Warszawie — rosnący wpływ jego wspaniałych osiągnięć i jego braterska, bezinteresowna pomoc jest, obok wysiłku polskich mas pracujących, podstawową dźwignią rozwoju i rozkwitu naszej Ojczyzny, jest dla nas potężnym źródłem siły w walce o pokój i socjalizm."

Dlatego też historia świata odnotuje rok 1952 jako rok potężnego wzrostu sił Związku Radzieckiego i całego obozu pokoju, jako rok klęsk i porażek imperializmu amerykańskiego i jego agentur — odnotuje jako rok mobilizacji milionów ludzi pracy całego świata, którzy coraz skuteczniej umieją bronić pokoju. Świadczy o tym najlepiej odbyty tydzień temu w Wiedniu Kongres Narodów w Obronie Pokoju. Stał się on potężną manifestacją wszystkich miłujących pokój ludzi, reprezentujących przeszło 100 narodów. I to jest także nasze zwycięstwo.

*

Kończymy również rok lotniczej pracy. Jaki jest nasz dorobek trzeciego roku sześciolatki, jaki wkład naszej pracy daliśmy w tym roku w budowę naszych socjalistycznych skrzydeł?

Przede wszystkim rok 1952 zostanie odnotowany w historii Lotnictwa Polskiego jako rok objęcia przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad Wojskami Lotniczymi. Znaczy to, że silną jest w naszej młodzieży nieugięta wola i gotowość wzmocnienia siły obronnej naszej ludowej Ojczyzny, że gotowa jest ona bronić Jej niepodległości, że skutecznie pragnie pokrzyżować bandyckie plany imperializmu. Nic też dziwnego, że najlepsi spośród tej młodzieży stają aktywnie w szeregach naszego ludowego lotnictwa, by cały swój młodzieńczy i twórczy entuzjazm oddać w pracy nad ciągłym i nieprzerwanym wzrostem naszej potęgi w powietrzu.

ZMP-owcy stali się motorem naszej lotniczej pracy. Nie brakło ich energii i zapału, nie brakło ich poważnego wkładu pracy zarówno w kołach LL, modelarniach, aeroklubach i ośrodkach treningowych jak i w czasie IX Krajowych Zawodów Szybowcowych, pokazów lotniczych na Okęciu w dniu 20 lipca, pierwszych w dziejach polskiego spadochroniarstwa Krajowych Zawodów Spadochronowych, VI Tygodnia Lotnictwa czy w czasie XVII Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających. Hasło: „ZMP-owcy, chłopcy i dziewczęta! Zaprawiajcie się w sportach lotniczych! Szykujcie się do zaszczytnej pracy lotnika" — odbija się coraz szerszym echem po całym kraju. I to jest jedno z naszych osiągnięć trzeciego roku sześciolatki.

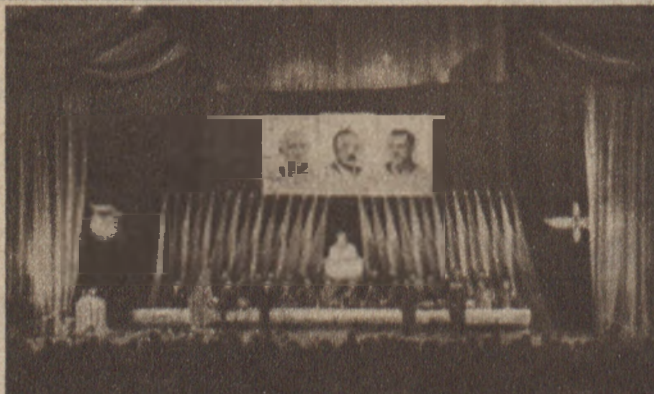
Wiele nowych rzeczy przyniósł naszemu lotnictwu rok 1952, wiele dalszych osiągnięć, ale nie znaczy to wcale, że wszystko szło gładko. Sporo jeszcze braków mamy w swej pracy, wiele niedociągnięć i trzeba zmienić jej dotychczasowy styl by szła ona po właściwej linii — by przynosiła nam ciągle i nieprzerwane sukcesy.

O ile radosne i porywające były dni 1952 roku, o tyleż radośniej powitamy nowy, czwarty rok Planu Sześcioletniego — rok dalszych sukcesów i zwycięstw w lotniczej pracy. W tej trudnej i odpowiedzialnej pracy towarzyszyć Wam będzie nadal SiM.

A więc — mała poprawka na kursie — na czwarty rok sześciolatki. Przyjmijcie zatem od SiM-u serdeczne życzenia noworoczne.

ZENIT

W dniu 18 lipca br. Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad lotnictwem. Na zdjęciu: fragment obrad w wielkiej hali KS „Gwardia" w Warszawie. Foto: CAF



Najnowszym naszym szybowcem jest dwumiejscowy wysokowyczynowy „Bocian". Jest on dziełem zespołu konstruktorskiego i robotników Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego. Foto: LL





W sierpniu br. odbyły się w Warszawie I Krajowe Zawody Spadochronowe. Zawody pokazały świetne wyszkolenie młodych skoczków ze wszystkich Okręgów LL. Foto: Koszewski (LL)



Ważnym wydarzeniem w naszym szybownictwie były IX Krajowe Zawody Szybowcowe, które odbyły się w czerwcu br. w Poznaniu. Na zdjęciu: szybowce na lotnisku Poznańskiego ALL. Foto: Koszewski (LL)

NA PÓŁMETKU DYSKUSJI SZYBOWCOWEJ



W NUMERZE 30 SiM-u z br. ukazał się wywiad z mistrzem sportu szybowcowego pilotem instruktorem Tadeuszem Górą, dając materiał do dyskusji na temat żywotnych spraw naszego sportu szybowcowego. Numer 32 SiM-u z br. przyniósł następnie artykuł Jerzego Zarębskiego pt. „Żar czeka na pilotów". Oba te artykuły poruszyły żywo brać szybowcową w klubach i ośrodkach i stały się punktem wyjściowym ogólnopolskiej dyskusji szybowcowej na łamach naszego czasopisma.

Nie ulega wątpliwości, że dyskusja ta, która trwała około pięciu miesięcy, była odcinkiem walki o dalszy prawidłowy rozwój naszego sportu szybowcowego — była dyskusją, która z całą jaskrawością odsłoniła dotychczasowe braki i zaniedbania w dziedzinie masowego rozwoju wyczynu szybowcowego. Trzeba stwierdzić, że jest to przede wszystkim zasługą licznej grupy dyskutantów — pilotów, instruktorów i działaczy szybownictwa, którzy „zasypali" po prostu redakcję artykułami, którzy odważnie i twórczo zabrali głos w dyskusji, wykazując gospodarski stosunek do naszego lotnictwa.

Trzeba z drugiej strony powiedzieć, że kierownictwo naszego sportu szybowcowego — Zarząd Główny Ligi Lotniczej uważnie śledził bieg dyskusji, że niektóre propozycje i wnioski zostały już i niewątpliwie zostaną w niedalekiej przyszłości uwzględnione. Nie jest rzeczą tego artykułu merytoryczne podsumowanie półmetku. uczyni to po zakończeniu dyskusji kierownictwo naszego sportu szybowcowego, chcemy jedynie wskazać na korzyści, jakie przyniósł ten pierwszy etap dyskusji, gdyż jej doświadczenia mają znaczenie długotrwałe i powinniśmy znać i rozumieć ich wartość również w dalszej naszej pracy.

Nie jest bynajmniej tajemnicą, że nasz tegoroczny dorobek w dziedzinie wyczynu szybowcowego przedstawia się nader skromnie. Nie potrafiliśmy wykorzystać wszystkich możliwości jakie mieliśmy do dyspozycji. Najgorsze jest to, że nasze zaplecze wyczynowe rośnie powoli, czego najlepszym dowodem jest chociażby zdobycie w tym roku przez pilotów tylko 50 srebrnych odznak szybowcowych.

Stąd też dyskusja na łamach SiM-u posiada znaczenie zasadnicze. Wnikliwe studiowanie i analiza zamieszczonych artykułów pozwoli na pogłębienie i poszerzenie sobie obrazu dotychczasowego stanu naszego szybownictwa wyczynowego, ułatwi Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej skuteczne likwidowanie wszystkich tych objawów, które hamowały rozwój szybownictwa wyczynowego. I to jest pierwsza korzyść dotychczasowej dyskusji.

Dzisiaj mamy daleko pełniejszy obraz sytuacji w szybownictwie. Wiemy, że Lisie Kąty były niewłaściwie wykorzystane, że piloci nie mieli możliwości robienia pięcsetki, że odczuwamy potrzebę latania w warunkach górskich, że dotychczasowe formy dorocznych Krajowych Zawodów Szybowcowych są dla nas niewystarczające — szukamy nowych, że wreszcie odczuwamy potrzebę szerszych niż dotychczas kontaktów z szybownikami Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, że pragniemy z nimi wymiany doświadczeń. Jeżeli więc te zagadnienia były bardzo mocno stawiane w dyskusji przez pilotów, instruktorów i działaczy naszego sportu szybowcowego, to znaczy, że walczymy ze „starym", że chcemy budować „nowe" i tylko w tym „nowym" widzimy jeszcze bardziej wspanialszy niż dotychczas rozwój naszego sportu szybowcowego.

Powiedzieliśmy już na wstępie, że niektóre propozycje i wnioski wysunięte w dyskusji zostały już uwzględnione przez ZGLL. Tak jest istotnie. Możemy dziś, na półmetku naszej dyskusji powiedzieć, że na rok przyszły ZGLL zaplanował uruchomienie Leszna jako ośrodka szybowcowego latania wyczynowego, przy równoczesnym pozostawieniu dotychczasowego szybowcowego ośrodka wyczynowego w Lisich Kątach.

Głęboko i gruntownie rozpatrywana jest również sprawa uruchomienia Żaru. Ponieważ jednak ośrodek ten ma swoje „za" i „przeciw", decyzja wymaga dłuższego i szerszego przedyskutowania. Forma przyszłych KZS znajdzie niewątpliwie też swoje rozwiązanie w terminie późniejszym. Uruchomienie więc w przyszłym roku Leszna — dogodnego miejsca dla „robienia pięćsetek", to druga korzyść dotychczasowej dyskusji.

Dyskusja szybowcowa zaktywizowała dość poważną, nie zabierającą dotychczas głosu publicznie, ilość pilotów i instruktorów szybowcowych. Pozwoliła ona zrozumieć, jaką wartość ma uważne wsłuchiwanie się w głosy terenu, jak cenne jest wysłuchanie tego co myślą i czego chcą szybownicy i ile można się nauczyć utrzymując ścisły kontakt z szerokim aktywem terenu. Wszystko to potwierdza wskazanie naszej Partii, jak celnym i skutecznym orężem jest publiczna krytyka i samokrytyka, jak wyzwala inicjatywę i pomysłowość ludzi lotnictwa naszej Ludowej Ojczyzny, jak aktywizuje ich w walce ze „starym", o nowy, lepszy rozwój lotnictwa sportowego. I to jest trzecia korzyść dotychczasowej dyskusji.

Niewątpliwie poważnym brakiem dotychczasowej dyskusji była zbyt mała ilość głosów samokrytycznych z terenu. Prawie wszyscy dyskutanci z klubów i ośrodków treningowych, z małymi tylko wyjątkami, nie potrafili samokrytycznie ustosunkować się do pracy macierzystych ośrodków. A przecież między innymi — to właśnie kluby i ośrodki treningowe niewłaściwie „obsadzały" Lisie Kąty pilotami, hamując nieraz bardzo poważnie pracę jednego czynnego w tym roku ośrodka szybowcowego latania wyczynowego. Trzeba to sobie jasno i otwarcie powiedzieć, że w dyskusji musimy szczerze i bez ogródek ujawniać wszystkie dotychczasowe błędy i to nie tylko na szczeblu centralnym, ale i w terenie. Jest u nas jeszcze sporo biurokratyzmu w naszej pracy, wiele niedociągnięć na odcinku dyscypliny i innych. Ujawniajmy je, gdyż wówczas dyskusja przyniesie nam jeszcze poważniejsze korzyści — pozwoli pójść po nowej, lepszej drodze, by dobra pozycja naszego szybownictwa została mocno utrwalona, byśmy z dumą i radością mogli odnotować coraz to nowe sukcesy i zwycięstwa naszego ludowego sportu szybowcowego.

Trudne i odpowiedzialne zadania, które stoją przed nami w roku 1953 (o czym napiszemy oddzielnie), wymagają od nas pełnej mobilizacji wynikającej z przekonania, że w rozwoju sportu szybowcowego idziemy słuszną drogą. Czujemy się współodpowiedzialni za tę nową drogę. To nas zobowiązuje do jeszcze większego wzmożenia wysiłku.

*

Dyskusja przyniosła także poważne korzyści dla samego SiM-u. Dzięki niej zrozumieliśmy lepiej jaką rolę powinno odgrywać nasze czasopismo w walce o wyższy poziom i szybszy rozwój szybownictwa polskiego. Dzięki dyskusji zauważyliśmy szybciej słabe strony pisma, a przede wszystkim nikły kontakt z ludźmi naszego lotnictwa sportowego. Wszystkie te zdobycze utrwalane i rozwijane pozwolą uczynić SiM jeszcze skuteczniejszym w budowie ludowego sportu lotniczego naszej Ojczyzny.

Wkraczamy w nowy rok pracy, w czwarty rok sześciolatki — w okres walki o wyższy poziom lotniczej pracy i podniesienie poziomu naszego czasopisma.

W tej pracy odpowiedzialnej, trudnej i pasjonującej, jak wszystko co dziś w Polsce tworzymy, liczymy na Waszą współpracę i pomoc, drodzy Czytelnicy, na taki Wasz stosunek do spraw lotnictwa sportowego i SiM-u, jaki zrodził się w czasie trwania dyskusji. Nadal potrzebna jest Wasza surowa i twórcza krytyka. Mamy wspólne zadania — budować silne lotnictwo Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

*

Z nowym rokiem otwieramy na łamach SiM-u nowy dział „Latamy", przeznaczony dla spraw naszego sportu lotniczego — zarówno szybowcowego jak i silnikowego. „Latamy" winno stać się trybuną wymiany doświadczeń „latającego" aktywu Ligi Lotniczej w walce o lepszy styl pracy, o wzrost dyscypliny i podnoszenia na coraz wyższy poziom sportu lotniczego. Nie wątpimy, że nowy dział spotka się z uznaniem Czytelników i zmobilizuje do systematycznej współpracy z redakcją.

Na tym zamykamy dyskusję szybowcową w SiM-ie i przenosimy ją do „Skrzydlatej Polski". Wszystkie nadesłane, a nie zamieszczone dotychczas głosy dyskusyjne będą publikowane począwszy od nr 1 (styczeń 1953 r.) w „Skrzydlatej Polsce" w dziale „Dyskutujemy".

JERZY KONIECZNY

U MODELARZY Z KATOWICKIEGO „PAŁACU MŁODZIEŻY"

Piękny „Pałac Młodzieży" stwarza zarówno młodzieży z Katowic jak i pobliskich okolic wspaniałe warunki rozwoju jej zainteresowań. Znajdują się w nim sekcje różnych specjalności, między którymi znalazła również swe miejsce sekcja modelarstwa lotniczego. Dwie duże sale wyposażone w potrzebny sprzęt i narzędzia oddane są do dyspozycji modelarzy. Najlepsi uczniowie szkół — chłopcy i dziewczęta, spędzają tu wiele wieczorów przy budowie modeli latających i redukcyjnych.

Przy budowie „Żaka" zastaję kol. *Krysię Lindel* z IX klasy szkoły TPD w Chorzowie. Z oczu tej wesołej, 15-letniej dziewczyny bije wielki zapał do pracy. Jedną ręką przytrzymuje stojący na stole kadłub modelu, drugą oczyszcza kadłub szklakiem i za chwilę model będzie gotowy. Nie przerywając pracy opowiada o swoich pierwszych krokach w modelarni.

— Jest to moja pierwsza poważniejsza praca. Dotychczas robiłam tylko kartonówki, które oblatywałam wszędzie, gdzie tylko nadarzyła się okazja. Nie obeszło się bez drwin i złośliwych docinków ze strony koleżanek. Mówiły, że to nie jest dla mnie zajęcie, że bieganie za modelami to dobra rozrywka dla chłopców. Ale ja nie zwracałam na nie uwagi, tylko z jeszcze większym zapałem wzięłam się do pracy. Jak skończę „Żaka" będę budowała gumówkę.

— Na jakie trudności napotykacie, koleżanko, w swej pracy?

— Budowa modeli idzie mi dość łatwo. Jeśli czasem czegoś nie wiem, pomoże mi instruktor lub któryś ze starszych kolegów. Najgorsze, że dzień jest za krótki — trudno mi jest pogodzić wszystkie zajęcia.

— Jakie zajęcia macie jeszcze poza nauką w szkole i pracę w modelarni?

— Praca społeczna pochłania mi dużo czasu. Jestem członkiem zarządu koła szkolnego ZMP. A więc zebrania, akcje różnego rodzaju, życie świetlicowe, o którym także nie można zapominać. Ale przy dobrych chęciach i umiejętnym rozplanowaniu zajęć wszystkiemu można podołać, nawet na czytanie książek lotniczych musi się znaleźć czas.

— Jakie książki przeczytałyście już, koleżanko?

— Chyba wszystkie, jakie tylko są. Ostatnia, którą przeczytałam, to, „Szybownicy". Najbardziej podobała mi się „Opowieść o prawdziwym człowieku" i muszę przyznać, że ta książka wzbudziła we mnie ten szalony zapał do lotnictwa.

— Cóż macie zamiar robić po ukończeniu szkoły?

— Gdy skończę XI - latkę, pójdę na Politechnikę. Oczywiście na Wydział Lotniczy. Chcę konstruować prawdziwe samoloty. Ale nie tylko konstruować — chcę również latać na nich. Dobry konstruktor, moim zdaniem, musi być również dobrym pilotem.

Takich entuzjastów lotnictwa jak koleżanka Krysia jest tu więcej. Na przykład kol. *Henryk Szymanowski*, uczeń X klasy szkoły ogólnokształcącej im. Kopernika w Katowicach. Modelarstwem zajmuje się od 4 lat, a obecnie specjalizuje się w budowie modeli na uwięzi. 12-letni *Włodek Czechowski* z Mysłowic już dwa lata buduje modele. Ostatnią jego pracą był model redukcyjny, a obecnie rozpoczął budowę „Amatora". 16-letni *Stanisław Janczak* z Katowic, który pracę modelarską rozpoczął w modelarni ZHP od modelu szkolnego, a już następny — zbudował na podstawie własnego planu, i wiele, innych, których nazw niesposób wyliczyć. Zamiary na przyszłość ich wszystkich są jednakowe: zostać inżynierem lotniczym, no i pilotem. Zapał z jakim budują modele oraz chęć zdobycia jak najszerszej wiedzy z dziedziny lotnictwa świadczą o tym, że marzenia ich się spełnią. Możemy zatem wierzyć, że ci młodzi entuzjaści lotnictwa zasilą w przyszłości kadry inżynierów lotniczych i pilotów, stworzą jeszcze silniejsze skrzydła Polski Ludowej.

J. S.



KURS PRACOWNIKÓW POLITYCZNYCH ZOLL-u

W Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych odbywał się od 1 do 20 grudnia br. kurs pracowników politycznych Zarządów Okręgowych Ligi Lotniczej. Kurs ten miał na celu wymianę doświadczeń w pracy politycznej pomiędzy okręgami oraz przestudiowanie materiałów XIX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Uczestnicy kursu szczegółowo przedyskutowali pracę towarzysza Stalina „Ekonomiczne problemy socjalizmu w ZSRR" oraz referat sprawozdawczy Komitetu Centralnego Partii wygłoszony przez G. M. Malenkowa. W szerokiej i ożywionej dyskusji podkreślone zostały wytyczne, jakie dla wszystkich pracowników politycznych w lotnictwie sportowym dają uchwały XIX Zjazdu.

Kurs prowadzony był bardzo ciekawie i sprężyście. (g)

MODELARSKIE ZAWODY ZIMOWE W POZNANIU

Zarząd Okręgu LL w Poznaniu organizuje w dniu 28 grudnia 1952 roku zawody mikromodeli. W zawodach mogą brać udział modelarze Okręgu Poznańskiego. Ilości zawodników nie ogranicza się. Każdy zawodnik ma prawo zgłosić w terminie do dnia 27 grudnia po dwa modele o układzie normalnym oraz jeden model o układzie dowolnym. Do zgłoszeń należy dołączyć plany modeli w skali 1:5.

Następnie w dniu 31 grudnia br. zostaną zorganizowane zawody modeli szkolnych typu „Żak". W zawodach tych mogą brać udział modelarze Okręgu Poznańskiego w wieku do lat 16. Zgłoszenia przyjmowane są do dnia 27 grudnia br.

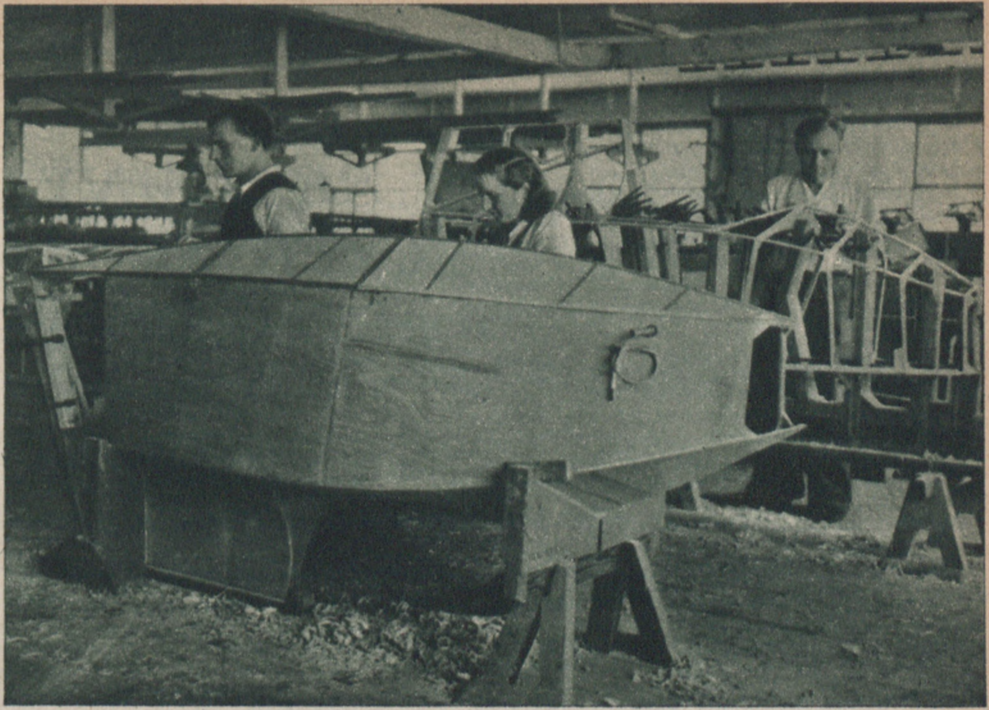
Zorganizowanie dwóch imprez modelarskich świadczy dobrze o Zarządzie Okręgu LL w Poznaniu. Warto, aby i inne Okręgi LL wzięły wzór z Poznania i okresu zimowego nie traktowały jako „sezonu martwego".

p.



Już wkrótce będą latać na prawdziwych, pięknych samolotach. Na razie pracują w modelarni Ligi Lotniczej zdobywając pierwszy stopień wyszkolenia
Foto: Koszewski LL.

DWÓJKA pracuje na PIĄTKĘ



Wysoka, przestronna hala wypełniona jest zgiełkliwym szumem obrabiarek. Raz po raz wpada w ten szum stukanie młotka czy nawet strzępek melodii, gwizdanej przez robotnika. Słabe promienie grudniowego słońca przedostają się przez szklane ściany hal i kładą się łagodnymi smugami na stojących wokoło statecznikach. Typowa atmosfera pracowitego dnia w Zakładach Remontowych Lotnictwa Sportowego nr 2, atmosfera pilnej, rzetelnej i lubianej roboty.

W dniu, w którym korespondent SiM-u odwiedził ZR-2, a było to na początku grudnia, atmosfera ta miała jednak jeszcze coś innego w sobie. Coś, jak by powiedzieli dziennikarze, odświętnego i wyjątkowo radosnego. Zastrzegamy się z tymi dziennikarzami dlatego, że kiedy jeden z robotników dowiedział się o celu naszych odwiedzin, zawołał od razu:

— Ładnie napisać to wy potraficie, ale żebyście napisali kiedyś tak naprawdę, jak to wszystko u nas jest, jak my pracujemy, jakie mamy trudności...

Przyrzekliśmy temu towarzyszowi, że spełnimy jego prośbę i napiszemy bez „różanej wody", prosto, po robociarsku. Trzeba więc zacząć od tego, że w hali nie było czuć żadnego wyjątkowego nastroju. Ot, zwykła atmosfera zakładu pracy, rzeczywiście pełna zgrzytu obrabiarek i pukania młotków, ale niczego innego poza tym. Tak właśnie, jak codzień, choć prawdę mówiąc okazja do odświętnego nastroju byłaby bez trudu. ZR-2 bowiem już w dniu 29 listopada br. wykonały ponad 100% planu. Niemały to sukces. Trzeba przyznać towarzyszom z ZR-2, że godnie i rzetelnie wykonali swe zobowiązanie podjęte dla uczczenia wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz XIX Zjazdu KPZR.

Naturalnie nie wszystko szło dobrze i gładko od samego początku. Rzucone kilka lat temu hasło współzawodnictwa spotkało się początkowo u niejednego spośród załogi z zarzutem, że w lotnictwie nie może być współzawodnictwa, że jak się będzie robić za szybko to produkcja może być zła, nieodpowiednia pod względem lotniczym — i tak dalej.

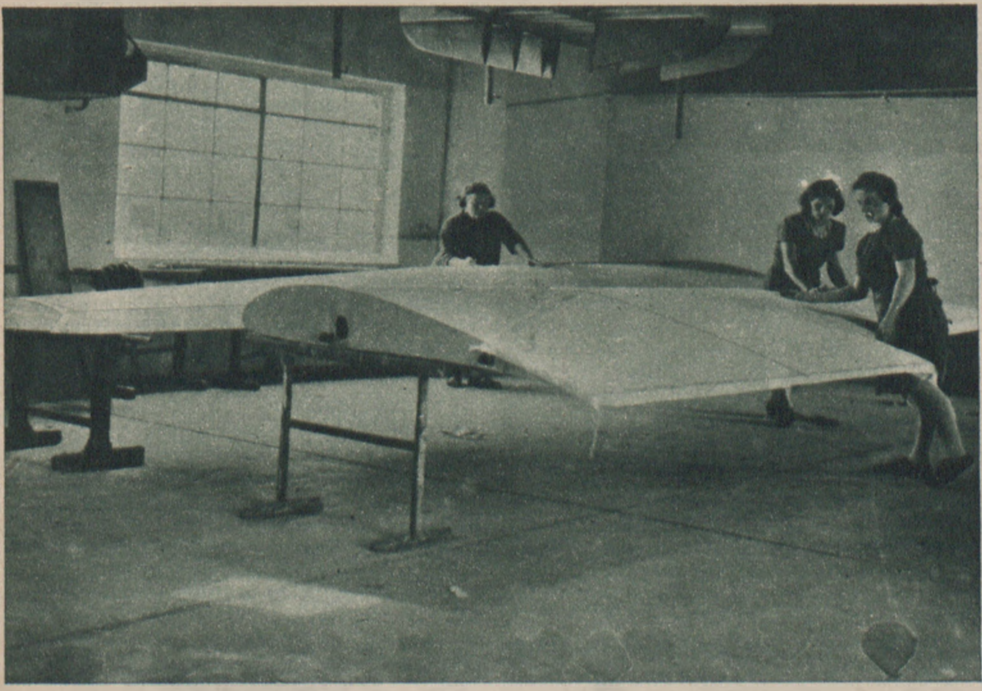
Miejscowa organizacja partyjna nie dopuściła jednak do rozszerzenia się takich nastrojów. Agitatorzy cierpliwie tłumaczyli, przekonywali, uzasadniali, a skutek... skutek jest właśnie taki, że zakład przekracza plany produkcyjne, a we współzawodnictwie bierze udział znaczna większość załogi. Dzięki temu nasi piloci szybowcowi otrzymają więcej, niż przewidywano, doskonałych, nowoczesnych dwumiejscówek typu „Bocian", które właśnie wytwarza seryjnie ZR-2.

Nie brak wśród załogi ludzi ofiarnych i oddanych lotnictwu. Do takich zalicza się przede wszystkim wielokrotny przodownik pracy i zwycięzca szeregu etapów (między innymi i ostatniego) towarzysz **Stefan Przydanek**, stolarz lotniczy oraz jego kolega po fachu — **Jan Kuprianowicz**. Obaj otrzymali wyróżnienia i nagrody. Majster Kuprianowicz jest również racjonalizatorem — opracował on specjalną metodę produkowania dźwigarów i skrzydeł szybowców typu „Bocian", która pozwala na znaczne przyspieszenie tempa produkcji i czyni ją znacznie tańszą. Ze ślusarzy wyróżnili się towarzysze **Śliwa i Oracz**, zaś z personelu technicznego — technik **Chojnacki**, którego ofiarna praca w biurze technicznym i bezpośrednio na warsztacie zyskała sobie uznanie wszystkich członków załogi.

Nie sposób oczywiście wymienić wszystkich uczestników współzawodnictwa i wyróżniających się robotników. Załoga ZR-2 pracuje bowiem dobrze i zespołowo. Warto jednak szczególnie wymienić obywatelkę **Kaczorowską**, która pomimo bardzo ciężkich warunków domowych zawsze wzorowo wypełnia swe obowiązki zawodowe i pracę swą wykonuje zawsze z zamiłowaniem.

Wyniki zaciętego współzawodnictwa pomiędzy poszczególnymi Zakładami Remontowymi Lotnictwa Sportowego o sztandar przechodni nie są jeszcze znane. Ale dotychczasowe wyniki ZR-2 pozwalają przypuszczać, że sztandar znajdzie się tym razem w ich posiadaniu.

Jednym słowem — „dwójka" pracuje na piątkę. Życzymy utrzymania się w czołówce, a w imieniu naszych szybowników — jeszcze wyższego przekraczania norm. **(krs)**



Produkcja nowych szybowców wymaga nieswykłej precyzji i zręczności. Jesteśmy świadkami montażu kadłuba „Salamandry" (powyżej) i pracy w lakierni (poniżej).

WIELKI I SKROMNY CZŁOWIEK

W DNIU 21 grudnia br. obchodzi 73 rocznicę urodzin największy człowiek naszych czasów — Józef Stalin. W dniu tym masy pracujące całego świata życzą genialnemu chorążemu walki o pokój i szczęście narodów — długich jeszcze lat życia, życzą Mu z głębi serc nowych wielkich osiągnięć w Jego trudnej pracy kierowania marszem ludów świata do socjalizmu.

Poniżej drukujemy fragmenty z książki znanego konstruktora samolotów, Bohatera Pracy Socjalistycznej Aleksandra Jakowlewa („Opowiadania konstruktora"), mówiące o nieustannej trosce Józefa Stalina o lotnictwo Kraju Rad.

W ZWIĄZKU z moją pracą zdarzało mi się wielokrotnie zetknąć się z towarzyszem Stalinem. Za każdym razem rysowały mi się coraz nowe cechy oblicza tego wielkiego człowieka.

Stalin jest wyjątkowo skromny, jeśli chodzi o jego osobiste sprawy.

Ubiera się skromnie. Przed wojną nosił zazwyczaj szary frencz specjalnego kroju — raczej nawet nie frencz, lecz wygodną, niekrępującą ruchów kurtkę, szare spodnie z takiego samego materiału i lekkie, wygodne buty z miękkiej skóry.

Rozmawiając, wolno spaceruje po swym gabinecie, bezgłośnie stawiając kroki. Rzadko kiedy przerywa swemu rozmówcy, pozwalając wypowiedzieć mu się do końca.

Rzuciło mi się w oczy, że w czasie konferencji uczestnicy zebrania często przesyłają mu notatki. Zawsze je przegląda, starannie składa i chowa do kieszeni. Żadnej nie lekceważy.

Stalin nie znosi płytkiego traktowania tematu i potrafi być bardzo surowy dla ludzi, którzy przy omawianiu jakiejś sprawy zabierają głos nie znając dobrze zagadnienia. Poddaje takich mówców ostrej krytyce; toteż każdy, kto odważył się w jego obecności odezwać lekkomyślnie, raz na zawsze traci na to ochotę.

Stalin jest bardzo wymagający, jeśli chodzi o wykonanie jakiejś pracy lub zadania — jest to jedna z jego charakterystycznych cech. Parokrotnie sam byłem świadkiem scen świadczących o tym.

Oto pracownik na poważnym stanowisku otrzymuje zadanie.

— Towarzyszu Stalin — mówi — termin jest za krótki, a sprawa bardzo trudna.

Na to słyszy taką odpowiedź Stalina:

— My tu tylko o trudnych sprawach mówimy. Zresztą, dlatego właśnie zaprosiliśmy tu was, że rzecz nie jest łatwa. Powiedzcie lepiej, jakiej potrzebujecie pomocy i wykonajcie wszystko, co trzeba, w terminie.

Stalin lubi otrzymywać na swe pytania krótkie, jasne, a jednocześnie wyczerpujące odpowiedzi. Zdarza się często, że ktoś wezwany do niego po raz pierwszy zwleka z odpowiedzią, usiłując starannie ją przemyśleć, aby się nie zbłaźnić. Również i mnie zdarzało się na początku, że zanim odpowiedziałem Stalinowi na jakieś pytanie, wahałem się, patrzyłem przez okno lub na sufit.

Stalin mówił wówczas z uśmiechem.

— Niepotrzebnie spoglądacie na sufit, tam nie ma żadnego napisu. Patrzcie mi lepiej prosto w oczy i powiedzcie, co o tym myślicie. Niczego więcej od was nie wymagam.

Pewnego razu zawahałem się z odpowiedzią na jasno postawione pytanie: zastanawiałem się, jak przyjmie Stalin moją wypowiedź i czy będzie z niej zadowolony.

Stalin zauważył to i powiedział mi poważnie:

— Proszę, abyście odpowiedzieli tak, jak wy sami myślicie. Nie usiłujcie powiedzieć czegoś, co będzie mi się podobało. To jest zbyteczne, gdy rozmawiacie ze mną. Jakaż będzie korzyść z naszej rozmowy, gdy będziecie zgadywali moje życzenia. Jesteście fachowcem. Z rozmowy z wami pragnę skorzystać i czegoś się nauczyć, a nie tylko dawać wam wskazówki.

Charakteryzując kiedyś pewnego pracownika, którego odwołano z kierowniczego stanowiska, towarzysz Stalin powiedział:

— Co można mu zarzucić? Przede wszystkim to, że gdy ma odpowiedzieć na jakieś pytanie, usiłuje z oczu wyczytać, co ma odpowiedzieć, by dogodzić, jakich słów dobrać, aby się nie ośmieszyć. Taki człowiek, nawet bez złej woli, może przynieść sprawie szkodę.

Innym razem Stalin powiedział:

— Jeśli jesteście przekonani, że macie rację i potraficie tego dowieść, nie wolno wam liczyć się z niczyim zdaniem bez względu na to, czyje ono jest. Powinniście postąpić tak, jak wam nakazuje wasz rozum i sumienie.

Stalin nie znosi nieuctwa. Gdy trafia do jego rąk źle opracowany dokument, obrusza się gwałtownie:

— Co za nieuk! Spróbujcie mu to jednak wytknąć, zaraz będzie usiłował zasłonić nieuctwo swoim robotniczo-chłopskim pochodzeniem. Tak być nie może. To świadczy o braku kultury, o niechlujstwie. Zwłaszcza w sprawach wojskowych nie wolno robotniczym lub chłopskim pochodzeniem tłumaczyć braków wykształcenia, przygotowania technicznego i kultury lub nieznajomości rzeczy. Wróg nam nie pofolguje przez wzgląd na pochodzenie społeczne. Właśnie dlatego, że jesteśmy robotnikami i chłopami, powinniśmy być wszechstronnie i nienagannie przygotowani w każdej dziedzinie nie mniej niż nasi wrogowie.

Niektórzy dowódcy armii, usiłujący braki w dziedzinie znajomości sztuki wojennej lub wyjątkowo skomplikowanej techniki bojowej wyrównać osobistą odwagą i lekceważeniem niebezpieczeństwa, słyszeli nieraz od Stalina taką uwagę:

— Zbyt dużo ludzi u nas chełpi się swą odwagą. Sama odwaga bez doskonałego opanowania techniki bojowej nic nie daje. Sama odwaga, sama nienawiść do wroga są niewystarczające. Jak wiadomo, amerykańscy Indianie byli niezwykle odważnymi ludźmi, nie zdołali się jednak oprzeć ze swoimi łukami białym, uzbrojonym w broń palną.

Gdy omawiane są poszczególne kwestie w niewielkim zespole ludzi związanych z tym czy innym zagadnieniem, Stalin pozwala wypowiedzieć swoje zdanie każdemu, kto tego zapragnie. Do niektórych osób zwraca się specjalnie, żądając ich opinii i wypowiedzi, a dopiero na końcu podsumowuje dyskusję. Następnie podsuwa komuś z obecnych arkusz papieru, ołówek i mówi:

— Proszę pisać.

I sam dyktuje treść postanowienia lub jakiegoś ważnego zarządzenia.

Towarzysz Stalin przywiązuje zawsze dużą wagę do prawidłowego wypowiadania myśli.

— Jeżeli ktoś — mówi — nie potrafi prawidłowo, stylistycznie wyłożyć swoich myśli, to dowodzi, że również rozumuje chaotycznie i niemetodycznie. Czyż taki człowiek będzie umiał porządnie wykonać powierzone sobie zadanie?

Zarówno Stalin, jak i jego otoczenie pracują niezwykle sprawnie.

Pewnego razu wezwano mnie na Kreml i zlecono ważne zadanie. Podjąłem się jego wykonania.

Stalin zastrzegł:

— Sprawa jest pilna, powinna być załatwiona bardzo szybko. Postanowiliśmy powierzyć ją wam. Jakiej potrzebujecie pomocy?

Odpowiedziałem:

— Mam wszystko, co potrzeba, aby wykonać polecenie w terminie.

— Dobrze! Gdybyście jednak czegoś potrzebowali, nie krępujcie się — telefonujcie i proście o pomoc.

W tym momencie przypomniałem sobie o czymś:

— Towarzyszu Stalin, mam jednak prośbę. W zasadzie to drobiazg — nie wiem nawet, czy wypada was tym trudzić.

— Proszę bardzo!

— Dla wykonania polecenia wypadnie mi dużo jeździć od lotniska do lotniska, a w naszej fabryce krucho z samochodami. Czy mógłbym otrzymać dwie maszyny M-1?

— Tylko tyle? Dwa samochody?

— Tak jest, nic więcej. Poza tym dam sobie radę.

Odmeldowałem się i pojechałem prosto do fabryki. Przyjeżdżam, a mój zastępca powiada:

— Przed chwilą telefonowano z Ministerstwa Przemysłu Samochodowego i proszono o przysłanie pracownika z upoważnieniem na odbiór dwóch samo-



Samoloty konstrukcji Jakowlewa

chodów M-1 — i daje mi do podpisu gotowe już upoważnienie.

W czterdzieści minut później dwa nowiutkie samochody M-1 zajechały przed budynek fabryczny.

Nie upłynęła godzina, gdy sekretarz towarzysza Mołotowa telefonował, pytając, czy otrzymaliśmy już samochody. Chodziło o sprawdzenie, czy polecenie zostało wykonane. Pomyśleliśmy wówczas: oto stalinowski styl pracy. Tak powinniśmy i my wszyscy pracować.

Pewnego razu projektowano próbę nowego samolotu — pewne względy dyktowały pośpiech. Tymczasem ktoś rzucił myśl, aby przewieźć samolot z fabryki na bardzo odległe lotnisko, motywując to okolicznością, że lotnicy, którzy mają dokonać próby, znajdują się właśnie tam.

Stalin powiedział:

— Po co przewozić maszynę? Lotnikom jest łatwiej tu przyjechać. Kto to tak robi? Dlaczego nie pomyślicie? Bierzecie przykład z głupców. Wiecie, jak to oni prowadzili cielaka do łaźni, a Wołgę chcieli kijkiem zawrócić?

Gdy Stalin ma jakieś wątpliwości — sięga po odpowiednią książkę ze swej biblioteki. Również gdy jakiś temat szczególnie go zainteresuje, szuka odpowiednich materiałów w swojej bibliotece. Przy rozmowach dotyczących geografii sięga po swoją starą, nieco zniszczoną mapę i powiada:

— Zobaczymy na mojej mapie. Wprawdzie już zniszczona, ale jeszcze mi służy.

Życie i pracę Włodzimierza Iljicza Lenina stawia często Stalin za wzór. W ogóle lubi wspominać Lenina. Pewnego razu opowiedział nam o takim wypadku.

W 1918 roku rząd radziecki postanowił przenieść się z Piotrogrodu do Moskwy. Czasy były bardzo niespokojne, w Moskwie dopiero co zlikwidowano bunt eserowców i mieńszewików.

— Gdy towarzysząc Leninowi przybyliśmy do Moskwy — opowiadał Stalin — obawialiśmy się bardzo o bezpieczeństwo Iljicza. Gdy więc byliśmy zmuszeni jechać otwartym samochodem, posadziliśmy Lenina na siedzeniu, a sami stanęliśmy dokoła niego, by go zasłonić przed ewentualnym zamachem i ukryć przed ludzkimi oczami. Włodzimierz Iljicz uparcie nie chciał się z tym zgodzić i domagał się, abyśmy usiedli obok niego. Postawiliśmy jednak na swoim i staliśmy przez całą drogę.

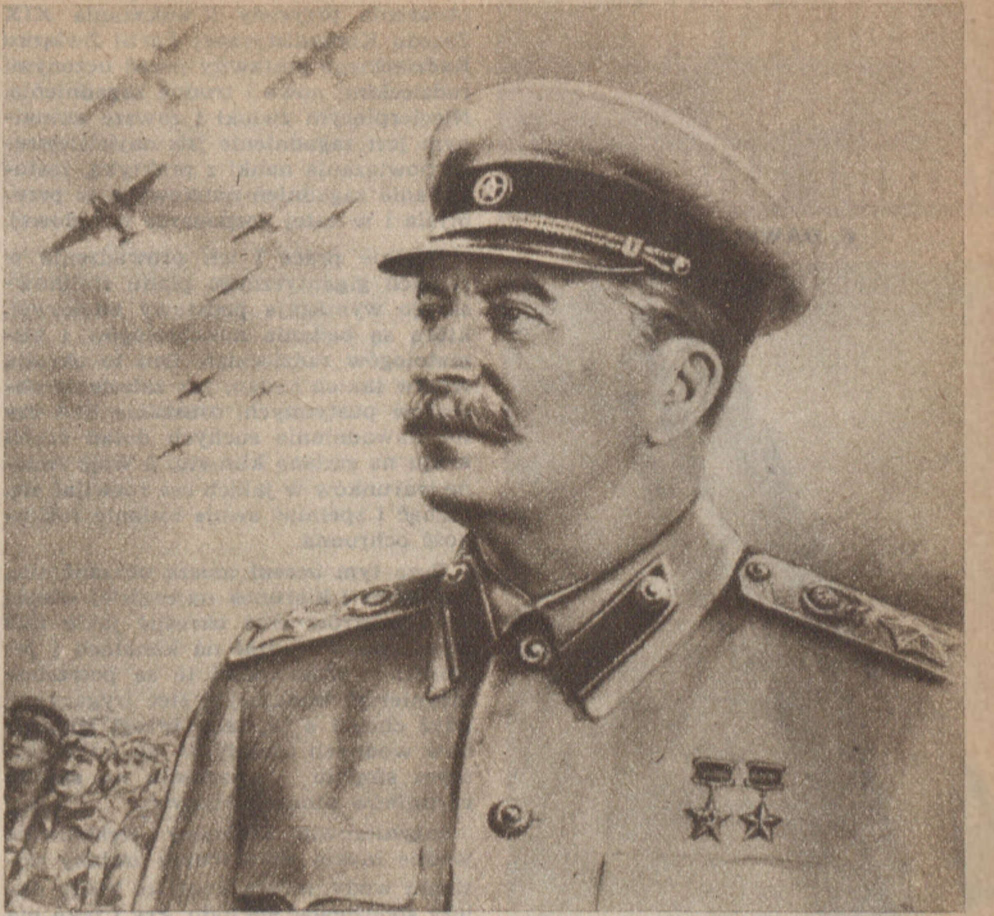
•

Nadzwyczajną szkołę przechodzi każdy, kogo spotyka szczęście współpracowania z towarzyszem Stalinem. Każda rozmowa z nim pozostawia głębokie wrażenie. Po każdym spotkaniu czuje się wzrost politycznego uświadomienia i fachowego wyrobienia.

Każde wielkie, pionierskie lub nowe poczynanie we wszystkich dziedzinach życia naszego kraju związane jest z osobą towarzysza Stalina.

Jemu zawdzięczamy nasze radości, nasz postęp, nasze jasne jutro. Każde zwycięstwo na froncie pracy i na frontach Wielkiej Wojny Narodowej — to przede wszystkim rezultat niestrudzonej pracy, nadludzkiej energii i wspaniałego daru przewidywania jakie cechują tego największego człowieka wszystkich czasów i ludów.

Podobnie ma się rzecz w dziedzinie naszej pracy — w lotnictwie. Osiągnię-



cia konstruktorów i pilotów zawdzięczamy nieustannej trosce towarzysza Stalina.

Sądzę, że umiłowanie lotnictwa w naszym kraju pochodzi stąd, że towarzysz Stalin umiał je zaszczepić najszerszym masom ludności, ponieważ lotnictwo — to umiłowane dziecię Stalina, ponieważ Stalin osobiście kieruje pracami naszych konstruktorów. Nic więc dziwnego, że naród radziecki zwie lotników sokołami Stalina, a nasze lotnictwo lotnictwem stalinowskim.

Towarzysz Stalin osobiście kieruje pracami dotyczącymi rozwoju lotniczego przemysłu wojennego. Sam omawia z konstruktorami i kierownikami zakładów produkcyjnych podstawowe zagadnienia dotyczące nowych typów samolotów i ich masowej produkcji.

Towarzysz Stalin wprowadził twardą dyscyplinę do przemysłu lotniczego. Pod groźą najwyższych kar zakazał wszelkiego fantazjowania i mędrkowania. Jakiekolwiek odstępstwa od ustalonych i wypróbowanych wzorów wyposażenia bojowego mogą być czynione tylko za osobistą aprobatą Stalina. Dało to nadzwyczajne rezultaty.

Kierując rozwojem naszego lotnictwa, towarzysz Stalin wykazuje wybitną znajomość zagadnień technicznych.

Towarzysz Stalin zna osobiście wszystkich kierowników podstawowych zakładów przemysłu lotniczego. Jemu to dyrektorzy, naczelni inżynierowie i technolodzy składają bezpośrednio sprawozdania z pracy swych zakładów. Specjalną opieką otacza towarzysz Stalin zagadnienie szkolenia konstruktorów. Zna dobrze każdego wybitnego konstruktora, budowniczego samolotów i silników. Orientuje się również doskonale, czego można się spodziewać po każdym z nas.

Należę do tych, którzy mają zaszczyt widywania towarzysza Stalina i którzy bezpośrednio odczuwają wpływ jego pracy na rozwój naszego lotnictwa. Zdaję sobie sprawę, że ta dziedzina jest zaledwie niewielką cząstką niezmierzonej w swym ogromie działalności tego wielkiego człowieka. A jednak przeżycia i wrażenia, jakie pozostawiły po sobie nasze spotkania przy rozstrzyganiu zagadnień dotyczących samego tylko lotnictwa, dają wyobrażenie o olbrzymiej, żmudnej, pełnej napięcia codziennej pracy towarzysza Stalina, dzięki której naród nasz buduje z powodzeniem komunizm.

Nieraz pełen podziwu zastanawiałem się, skąd towarzysz Stalin wie o tym czy innym wydarzeniu, dlaczego roztrząsa niekiedy sprawy, które na pierwszy rzut oka wydają się nieistotne i dlaczego dostrzega ich wagę właśnie on, a nie my — fachowcy, którzy powinniśmy byli wysunąć je we właściwym czasie i we właściwej formie.

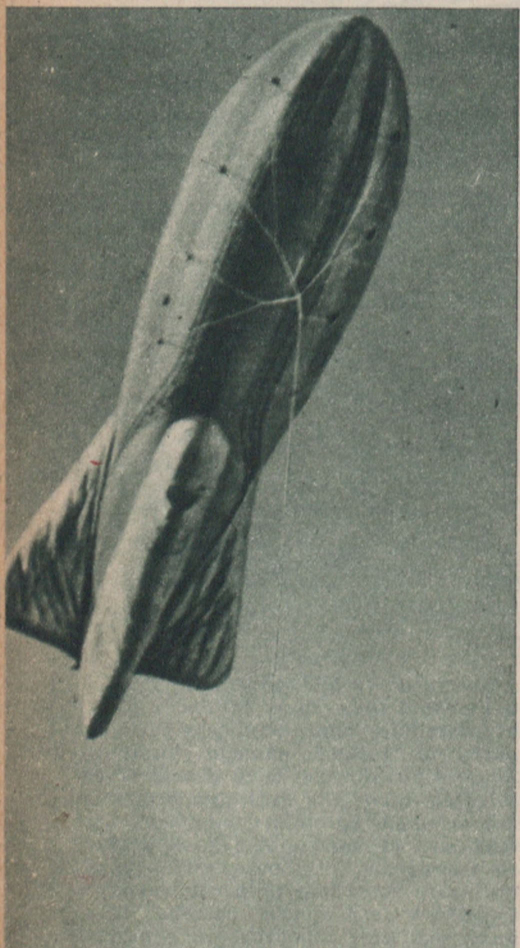
Mówi się, że „z góry lepiej widać". Jednak bądź co bądź my pracujemy na wąskim odcinku, a przed towarzyszem Stalinem — jest olbrzymia ilość zagadnień. W jego ręku leżą losy całego światowego ruchu demokratycznego, losy komunizmu. A tymczasem rumieniec wstydu nieraz oblewał nasze twarze, gdy towarzysz Stalin stawiał przed nami zagadnienia, które już od dawna sami powinniśmy byli wziąć na warsztat.

Niewidzialne nici łączą towarzysza Stalina z wielomilionowym narodem. Codziennie, ze wszystkich krańców naszej niezmierzonej ojczyzny płyną ku niemu setki listów. Stalin zna osobiście tysiące ludzi radzieckich, umie rozmawiać z nimi, a co jeszcze ważniejsze — wysłuchać ich. Serce i umysł Stalina chłoną myśli i uczucia całego narodu.

ALEKSANDER JAKOWLEW

LOTNICTWO BADA TAJNIKI KLIMATU

F. DAWITAJA



Przed wzlotem balonu-sondy. Członkowie ekspedycji podwieszają przyrządy pomiarowe.

Realizacja stalinowskiego planu przeobrażenia przyrody i wskazania XIX Zjazdu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego postawiły przed uczonymi radzieckimi nowe i trudne zagadnienia. Niecierpiącym zwłoki i zawsze aktualnym jest zagadnienie jak najściślejszego powiązania nauki z praktyką, zastosowanie zagadnień naukowych w przemyśle i w całej gospodarce narodowej.

Wielkie prace i ich prowadzenie w ramach gigantycznego planu stalinowskiego wymagają podstawy naukowej, którą są badania meteorologów i klimatologów radzieckich. Oni to określą wpływ takich zmian, jak zalesianie obszarów pustynnych, osuszanie błot czy też nawadnianie suchych dotąd części kraju na zmianę klimatu, a więc zmianę warunków w jakich ma rozwijać się, rosnąć i spełniać swoje zadanie roślinność ochronna.

Poza tym uczeni muszą określić siłę, charakter i kierunek najczęściej wiejących wiatrów oraz określić jakie fale będzie on wzbudzał na kanałach i jeziorach. Wiadomości te są potrzebne inżynierom budującym sieć irygacyjną, gdyż chodzi o to, żeby brzegi zbiorników wodnych ulegały w jak najmniejszym stopniu zniszczeniu na skutek czynników atmosferycznych.

Inżynierowie budujący elektrownie wodne muszą znać roczne zmiany poziomu wody, muszą wiedzieć kiedy należy spodziewać się lodu, kry i jaka ma być ich grubość. Dla hodowców ryb ważną rzeczą jest zwiększenie się zawartości soli w wodach mórz, ponieważ znaczna część wody rzecznej, wpływającej do mórz, zużyta będzie na nawodnienie obszarów pustynnych.

Inżynierowie projektujący sieć irygacyjną muszą wiedzieć jakie ilości wody będą potrzebne przyszłym ośrodkom rolnym, muszą oprócz tego znać ilość wody jaka wyparuje i ilość wody jaka wsiąknie w glebę, a więc muszą określić wilgotność i temperaturę powietrza oraz strukturę gleby.

Wyżej wspomniane zagadnienia są tylko ujętą w skróconej formie częścią zagadnień, które stoją przed hydro-meteorologami radzieckimi. Nad opracowaniem tych zagadnień pracują obecnie licznie powstające instytuty badawczo - naukowe, obserwatoria oraz stacje i placówki służby meteorologicznej.

Dzisiaj po dziesiątkach lat prowadzonych badań okazało się, że otrzymane wyniki są nie wystarczające, jeżeli chodzi o potrzeby rozbudowującej się gospodarki radzieckiej. Zaistniała więc konieczność ulepszenia metod badań celem całkowitego wniknięcia w tajniki panującego klimatu. Zorganizowano specjalne ekipy, opracowano nowe metody prowadzenia obserwacji i wyposażono naukowców w nowe, udoskonalone aparaty pomiarowe.

Jedna z takich ekip prowadziła w lecie br. badania w południowej części Azji Środkowej nad zagadnieniem zmian klimatu w obszarach pustynnych. Uczestnikami tej ekipy byli wybitni uczeni, w liczbie około 120 osób. Znajdowali się w niej członkowie Głównego Obserwatorium Geograficznego ZSRR, pracownicy Leningradzkiego Instytutu Hydrologiczno - meteorologicznego, Instytutu matematyki i mechaniki Uzbeckiej Akademii Nauk, członkowie Obserwatorium Geograficznego w Taszkencie, studentki i studenci wyższych uczelni Moskwy, Leningradu i innych miast. Potężna ta ekipa, wyposażona pierwszorzędnie prowadziła badania nad skomplikowanym mechanizmem klimatu pustyni.

Obiektami badań była jedna ze specjalnie w tym celu wybranych części pustyni Głodnej i znajdujący się na niej sowchoz - oaza „Pachta Aral", w którym osiągnięto już wysoki stopień nawodnienia pól, wysokie urodzaje i szeroko zastosowano ochronne pasy leśne. Badanie warunków atmosferycznych, wilgotności gleby itp. pozwoliło ściśle określić, jakie obszary pustyni są najbardziej suche i gdzie należy silniej rozwinąć sieć irygacyjną i bardziej dbać o roślinność. Ekspedycja była wyposażona w najnowsze przyrządy analizujące energię promieniowania, zapisujące prędkości wiatrów, wilgotność i temperaturę powietrza, gleby oraz poziom wody gruntowej.

Oprócz badania przyziemnych warstw atmosfery przeprowadzono badania na większych wysokościach. Duże usługi w tej dziedzinie oddały samoloty, które doskonale spełniły swoje zadanie w często przeprowadzanych wzlotach aerologicznych. W wielu wypadkach stosowano radiosondy.

Do określenia kierunku wiatrów przyziemnych i prądów pionowych używano balonów.

Z wyników badań dowiedziano się, że wpływ roślinności, a zwłaszcza lasów i nawodnienia terenu, da się odczuć w atmosferze nawet na dużych wysokościach.

Pomiary wykazały. że wilgotność powietrza w warstwie przyziemnej jest 30 — 40% większa, a temperatura o 10 — 15°C wyższa niż w pustyni.

Członkowie ekspedycji doszli do bardzo ważnych wniosków, a mianowicie, że jeżeli będzie się racjonalnie nawadniać glebę i jeżeli kierunek zasadzonych lasów ochronnych będzie odpowiednio dobrany (ze względu na kierunek wiatrów), to klimat w przyziemnej warstwie atmosfery może być zmieniany w bardzo poważnym stopniu, w zależności od potrzeb.

Wyniki badań ekspedycji są bardzo cennym materiałem zarówno z punktu widzenia naukowego jak i praktycznego. Opierając się na nich, można przewidzieć jakie zmiany zajdą na ogromnych obszarach z chwilą otwarcia kanału Turkmeńskiego i skutki, jakie będzie ono miało dla gospodarki rolnej na tamtych terenach.

Z czasopisma „Sowieckij Sojuz"
tłumaczył **A. Fuksiewicz**

SVAZARM



Z dniem 1 stycznia 1953 roku powstaje w bratniej Czechosłowacji nowa organizacja masowo - sportowa pod nazwą **Svazarm** (Svaz pro spolupráci s armádou — Związek dla współpracy z armią). Powstaje on z połączenia sześciu różnych masowych organizacji sportowych i społecznych, między innymi Dosletu, Związku Kynologicznego, Związku hodowców gołębi pocztowych, Związku krótkofalowców i innych.

W ramach podstawowych organizacji **Svazarmu** prowadzone będzie również wyszkolenie lotnicze w aeroklubach i ośrodkach treningowych. Oparte ono będzie na podobnej, jak dotychczas, metodzie, z tym jednak, że większa jeszcze uwaga zwrócona będzie na bezpośrednie przygotowywanie lotników do obrony kraju. Pierwsze kroki zostały już w tym kierunku poczynione dość dawno, między innymi na zawodach spadochronowych CSR w październiku br., gdzie przeprowadzano takie konkurencje jak strzelanie, rzut granatem, walkę na bagnety i inne konkurencje sprawności fizycznej.

Czechosłowacki **Svazarm** oparty jest na wzorach radzieckiej organizacji DOSAAF, skupiającej w swych szeregach, jak wiadomo, wszystkie dziedziny sportów, mających bezpośredni związek z obronnością kraju. Zasadniczym ogniwem **Svazarmu** jest jego organizacja podstawowa, która w zakładach pracy liczących ponad 100 pracowników może dzielić się na organizacje oddziałowe. Podstawowe organizacje **Svazarmu** powstawać będą przede wszystkim przy zakładach pracy, uczelniach, szkołach, instytutach itp. Szkolenie w nich — oczywiście będzie bezpłatne bez względu na obraną dziedzinę — dostępne będzie tylko dla członków miejscowej organizacji **Svazarmu**.

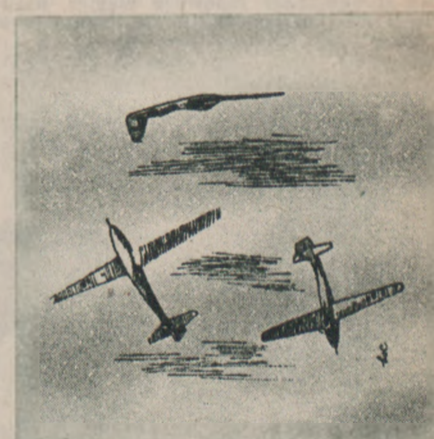
Svazarm pracował będzie pod kierownictwem terenowych organizacji Komunistycznej Partii Czechosłowacji oraz Związku Młodzieży Czechosłowackiej. Pod opieką tego ostatniego znajdować się będzie szczególnie wyszkolenie lotnicze, przygotowujące kandydatów do wojsk lotniczych, nad którymi CSM objął patronat.

Svazarm prowadzić będzie równocześnie szeroką pracę polityczno - wychowawczą. Organizowane będą cykle wykładów i odczytów na tematy wojskowe i ogólnopolityczne.

Szkolenie w poszczególnych specjalnościach będzie odbywać się w ramach sekcji, na przykład sekcji motorowej, strzeleckiej, pływackiej czy lotniczej. Wykładowcami będą najlepsi fachowcy w danej dziedzinie. W pracy politycznej sekcji bardzo dużą rolę odgrywać będą agitatorzy, na których położony zostaje szczególny nacisk. Zajęcia w sekcjach męskich i żeńskich odbywać się będą oddzielnie.

Svazarm będzie wydawał szereg nowych czasopism, między innymi „Tydenik Svazarmu", ukazujący się co tydzień, miesięcznik „Za Vlast", ilustrowany tygodnik wojskowy „Ceskoslovenská Armáda" oraz literacki dwutygodnik „Ceskoslovensky voják".

Nowa masowa organizacja czechosłowackiego sportu lotniczego, oparta na wypróbowanych wzorach radzieckiego DOSAAF-u i znajdująca się pod mądrym kierownictwem partii komunistycznej, z pewnością przyczyni się do jeszcze większych sukcesów naszych czechosłowackich towarzyszy. Polscy lotnicy sportowi życzą im tego jak najserdeczniej, a nowej organizacji przesyłamy w ich imieniu braterskie pozdrowienia. Niech żyje i krzepnie przyjaźń między lotnikami naszych bratnich krajów!



NAŚLADUJMY SPORTOWCÓW LOTNICZYCH ZSRR



E. Naumienko i N. Szwejnowa — absolutni mistrzowie sportu spadochronowego ZSRR w roku 1952.

Jednym z rezultatów nieustannej pracy radzieckich sportowców lotniczych nad rozszerzeniem zasobów wiadomości teoretycznych i podniesieniem wzwyż poziomu wyszkolenia praktycznego są wciąż nowe rekordy — wszechzwiązkowe i międzynarodowe — ustalane we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego: modelarstwie, szybownictwie, lotnictwie silnikowym i spadochroniarstwie. I tak — komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła ostatnio

CZTERY WSZECHZWIĄZKOWE REKORDY SPADOCHRONOWE

Nowym rekordem wszechzwiązkowym jest wyczyn grupy spadochroniarek: W. Wołogżaninej (Iżewsk), A. Kasparowej (Moskwa), A. Pankiewicz (Mińsk), N. Truszkinej (Iwanowo) i E. Czernyszewej (Rostów nad Donem), które opuściwszy samolot na wysokość 7 600 metrów spadały bez otwarcia spadochronów 6 500, otwierając je dopiero na wysokości 1 100 metrów nad ziemią.

Rekordowego wyczynu dokonała grupa spadochroniarzy ze Swierdłowska (A. Storożew, W. Zacharow i D. Muchaczew), którzy wyskoczywszy z samolotu na wysokości 600 metrów wylądowali w odległości 18,17 metrów od środka kręgu.

Rekordem indywidualnym jest wyczyn spadochroniarza symferopolskiego G. Witalina, który opuścił samolot na wysokości 1 500 metrów i wylądował w odległości 86,51 metrów od środka kręgu. Jest to nowy rekord ZSRR w konkurencji dokładności lądowania.

Rekordowego wyczynu dokonał także spadochroniarz ze Stalingradu N. Klimow. Wyskoczywszy z samolotu na wysokości 600 metrów, Klimow wylądował w odległości 7,11 metrów od środka kręgu. Wyczyn Klimowa jest nowym rekordem ZSRR w konkurencji na dokładność lądowania.

W żadnym innym kraju, poza ZSRR, nie notowane są tak masowe, o tak wysokim poziomie i tak częste powtarzające się rekordowe wyczyny sportowców — lotników. Jest to nie tylko świadectwem przodującej pozycji Związku Radzieckiego w dziedzinie sportu lotniczego, ale wspaniałym wzorem do naśladowania dla polskich sportowców lotniczych. (z)

SPORT SZYBOWCOWY NA WĘGRZECH

Droga, po której kroczyło lotnictwo sportowe w Węgierskiej Republice Ludowej w pierwszych latach po wyzwoleniu przez Armię Radziecką — nie należała do najłatwiejszych. Kraj wyniszczony był rządami faszystowsko-obszarniczej kliki Horthy'ego, zrujnowany w czasie wojny. Wspomagani przez imperialistów zachodnich wrogowie wewnętrzni dążyli do odbudowy ustroju kapitalistycznego na Węgrzech, pogarszali ciężką sytuację mas pracujących.

Władza ludowa i Węgierska Partia Pracujących pod wodzą ukochanego przywódcy ludu węgierskiego towarzysza Matyasa Rakosi'ego pokrzyżowała jednak te zbrodnicze plany i zniweczyła zamiary imperialistów.

Wraz z utrwaleniem się na Węgrzech ustroju ludowo - demokratycznego polepszyła się również sytuacja sportu lotniczego. Szerokim strumieniem zaczęła do niego napływać młodzież robotnicza i biedna młodzież chłopska, dla której latanie było za rządów kapitalistycznych niedostępnym luksusem; nowi członkowie aeroklubów węgierskich szeroko zaczęli korzystać z doświadczeń radzieckich, z przykładów wielkich lotników Kraju Rad.

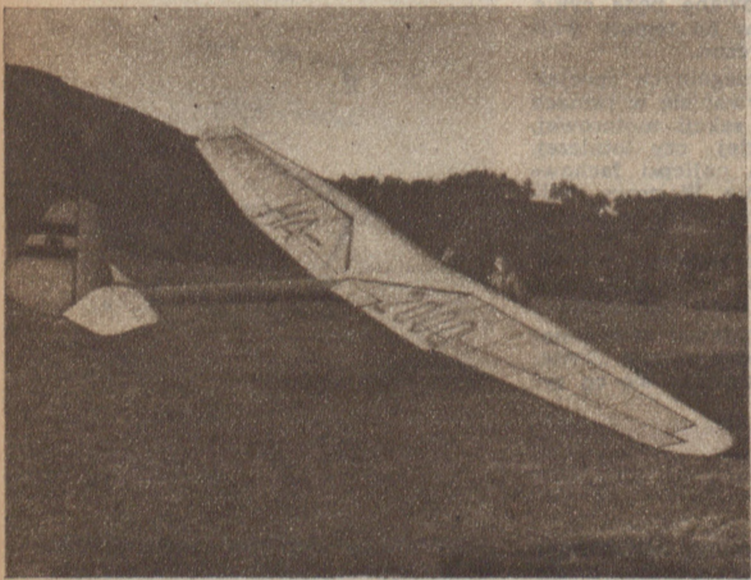
Zwycięskie wykonanie planu trzyletniego przez węgierskie masy pracujące stało się szerokim fundamentem, na którym mógł się wszechstronnie rozwijać sport lotniczy. Szybko zaczęła się poprawiać tabela krajowych rekordów szybowcowych, raz po raz zaczęły padać coraz lepsze wyniki w sporcie lotniczym.

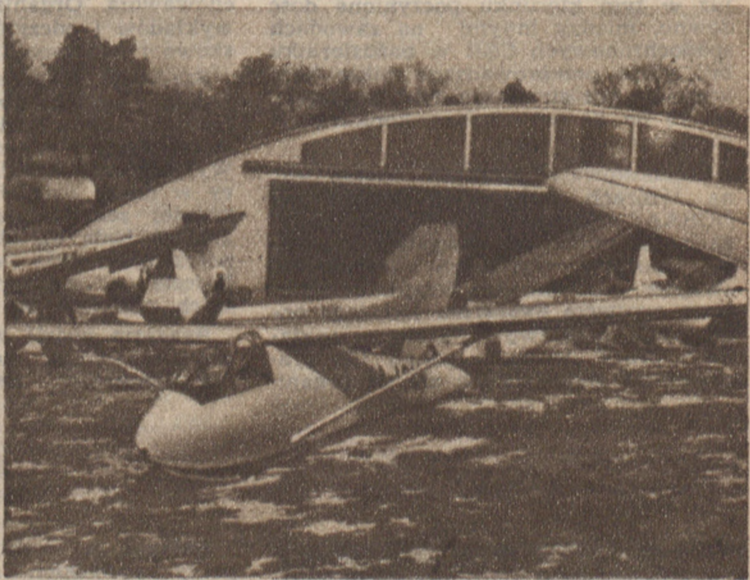
Zmieniła się również metoda szkolenia szybowcowego. O ile do roku 1950 młody uczeń szkolony był z lin gumowych lub wyciągarki — na szybowcu jednomiejscowym, przeważnie typu Vöcsök, a następne stopnie wyszkolenia osiągał drogą powolnego przechodzenia na wyższe i doskonalsze typy szybowców, o tyle obecnie w węgierskich aeroklubach stosowana jest radziecka metoda szkolenia na dwusterze. Pozwala to na przyspieszenie tempa szkolenia przy jednoczesnym podwyższeniu umiejętności pilotażowych ucznia.

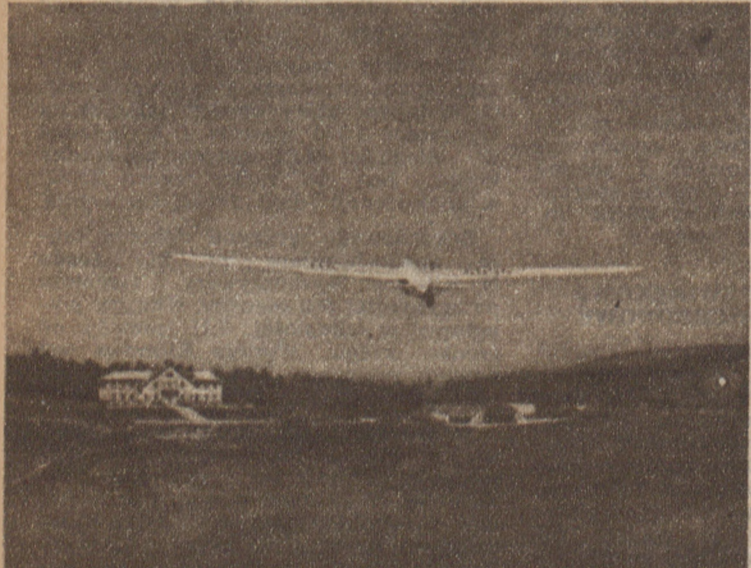
Równocześnie ze wzrostem poziomu węgierskiego sportu lotniczego, rośnie poziom konstrukcji szybowcowych. Węgierscy robotnicy i konstruktorzy oddali do użytku swym towarzyszom-pilotom szereg udanych szybowców, do których między innymi zaliczyć należy znany nam z zawodów na Żarze szybowiec „Futar", szkolne szybowce „Lepke" i „Szellö", a także skonstruowany na cześć powstania węgierskiej organizacji młodzieżowej DISZ szybowiec „Junius-18". Doskonałymi własnościami lotnymi odznaczył się szybowiec z laminarnym profilem „OE-01" oraz metalowy szybowiec „Györ II" o wydłużeniu 42,85. Poza tym szybownicy węgierscy dysponują znanymi nam szybowcami „Koma" i „Fergeteg". Na tym ostatnim pilot Korsai Endre wykonał przelot otwarty na dystansie 325 km.

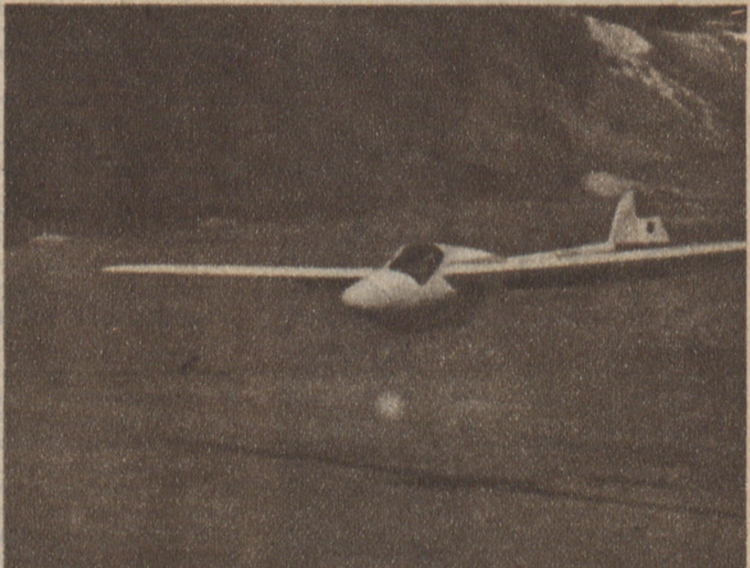
Coraz lepiej, dalej i wyżej latają szybownicy węgierscy. (w)

Na szybowiskach ludowych Węgier. Rząd górny: szkolny szybowiec „Lepke"; z prawej — wyczynowy „Kevely" przed hangarem. Na dole: start za wyciągarką; z prawej — dwumiejscowa wyczynówka podchodzi do lądowania. Foto: „Kridla Vlasti"









ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE



LATAJĄCE TALERZE NAD... POLSKĄ

Tego jeszcze nie było. Przez lunety umieszczone w redakcjach pewnych pism amerykańskich widać było ostatnio latające talerze już nie tylko nad Kalifornią czy niektórymi krajami Europy, ale również nad... nie śmiejcie się!... nad Polską. Oto, co doniósł amerykański miesięcznik lotniczy „Flying" w numerze z listopada 1952 roku na stronie 64:

FLYING SAUCERS IN POLAND!
From three separate sources come reports of flat, round objects flying at various altitudes and speeds over Poland. Our Warsaw man says that the objects are popularly believed to be a secret weapon developed by Dr. Rolf Schriever. This is not the first time such fictions have been printed behind the curtain.

„Z trzech różnych źródeł nadchodzą wiadomości o płaskich, okrągłych przedmiotach poruszających się na różnych wysokościach i z różnymi prędkościami nad Polską. Nasz warszawski korespondent (w oryginale „man" — „człowiek" — przyp. red.) twierdzi, że przedmioty te uważane są powszechnie za tajną broń skonstruowaną przez doktora Rolfa Schrievera. Zjawiska te nie są obserwowane po raz pierwszy za (żelazną — przyp. red.) kurtyną..."

Jak nam donoszą nasi specjalni wysłannicy, talerze obserwowane były już od dawna za żelazną kurtyną, głównie w sklepach z naczyniami kuchennymi, w stołówkach robotniczych i w punktach masowego żywienia. Jednakże dopytywanie się o talerze poruszające się po niebieskich przestworzach pozostawiano zwykle bez odpowiedzi, w niektórych wypadkach wzruszano ramionami i kreślono na czołach krążkowe figury, co zapewne oznaczać miało symbol latającego talerza. Złośliwi twierdzili co prawda, że ruch ten oznacza coś zupełnie innego, ale skoro amerykańskie pismo twierdzi, że w Polsce talerze latają po niebie, to chyba nie trzeba w to powątpiewać...

W każdym razie proponujemy wypłacić autorowi tej rewelacyjnej wiadomości wysoką premię w dolarach za wskazanie nowych dróg dla amerykańskiej histerii wojennej, która ku zmartwieniu podżegaczy stale słabnie, jeżeli nie otrzyma silnego zastrzyku. Metoda firmy „Flying" jest przecież wyśmienita: jutro można na przykład wymyśleć fruwające wazy z zupą pomidorową na niebie Rumunii, pojutrze — strugi kosmicznego bigosu, ciągnącego się po niebie Mongolii, a za dwa dni — flaszki z Coca-Colą nad Pekinem. Jednym słowem, do kompletu brak będzie tylko białych myszek nad Chicago (gdzie wydawany jest „Flying") oraz jednej wielkiej pięści, która pewnego dnia wymierzy sprawiedliwość wszystkim kłamcom i pismakom, trudniącym się wyssysaniem tego rodzaju „wiadomości" z przysłowiowego brudnego palca. A pięść ta prędzej czy później spadnie na łby nie tylko pismaków, ale przede wszystkim na ich mocodawców — na milionerów i miliarderów.

U nas zaś, nie bacząc na niesłychaną bezczelność latających po naszym niebie talerzy, nadal będziemy budować wielkie kombinaty przemysłowe i osiedla dla robotników, wznosić nowe miasta i przekształcać przyrodę, będziemy czynić wszystko, aby życie ludzkie uczynić łatwiejszym i przyjemniejszym. Co zaś do talerzy, to mogą się one u nas znajdować tylko na stole, pełne smacznych i apetycznych potraw.

PRZEDZIWNA HISTORIA SILNIKA „CONWAY"

Sen o „cudownej broni" — przynajmniej od czasu Hitlera — jest naprzyjemniejszym snem na Zachodzie. Oczywiście nie każdemu wolno tak przyjemnie śnić. O tym, że pierwszeństwo ma w tym względzie Wall Street, przekonali się ostatnio Anglicy.

Zaczęło się od tego, że w Anglii skonstruowano nowy silnik odrzutowy pod nazwą „Conway". Naiwni Anglicy ośmielali się twierdzić, że jest on nawet lepszy niż amerykański, więc strzegli go i otaczali największą tajemnicą.

I nagle... londyński Reuter*) podał, że „w Anglii zarządzono dochodzenia w sprawie ogłoszenia w USA technicznych szczegółów „Conway'a". Mianowicie niedawno w amerykańskim czasopiśmie „Aviation Daily" zamieszczono szczegółowy schemat i dane techniczne konstrukcji tego silnika, który w Wielkiej Brytanii był otaczany największą tajemnicą.

Nie pomogła nawet angielska flegma. Wokół sprawy „Conway'a" wybuchła taka afera, że jak podaje agencja francuska APF „...władze armii, marynarki i lotnictwa zwróciły uwagę rządowi angielskiemu na przeniknie do prasy „zagranicznej" tajnych wiadomości i oświadczyły, że uważają sprawę za bardzo poważną".

Reuter przypomina, że „ten wypadek przenikania tajnych wiadomości brytyjskich do USA i innych krajów nie zdarza się po raz pierwszy. W lutym br. były opublikowane w szwajcarskim czasopiśmie „Interavia", szczegóły dotyczące odrzutowego samolotu myśliwskiego „Vickers", o którym prasa brytyjska w ogóle nie wspomniała. W sierpniu czasopismo amerykańskie podało szczegółowy opis najnowszego angielskiego bombowca odrzutowego (który wtedy nie odbył jeszcze nawet pierwszego lotu) i zapowiedziało, że będzie on zademonstrowany na pokazach lotniczych w Anglii we wrześniu, co rzeczywiście nastąpiło".



Oczywiście wobec takiej wrzawy musieli się wypowiedzieć i Amerykanie. Zrobili to w typowym dla nich stylu. Po prostu wydawnictwo „Aviation Daily" oświadczyło, że informacje swoje czerpało... „tylko z artykułów z prasy angielskiej".

Naturalnie Amerykanie nie przyznali się, że wiadomości te czerpali od swych agentów w angielskim ministerstwie lotnictwa i w rządzie brytyjskim. Agenci ci — amerykańscy oficerowie, dyplomaci, ekonomiści — wsadzają swój nos wszędzie, gdzie tylko zwęszą jakiś interes, gdzie mogą oszukać i „wyślizgać" swego „sojusznika". Taki to i „sojusz".

(Klim)

MYŚLIWIEC „TAJEMNICA"

W pewnym kraju — nie dopytujcie się na razie w jakim, nazwijmy go krajem A — otóż w tymże kraju A inżynierowie skonstruowali samolot odrzutowy.

O pięć tysięcy kilometrów na zachód od państwa A, za wielkim oceanem i szeregiem rzek leżało państwo B. Pańswo B jak zły, chciwy skąpiec miało zwyczaj okradać swych przyjaciół, oszukiwać wspólników i okłamywać sojuszników.

— Popatrz — mawiało państwo B do swych przyjaciół — popatrz tylko, jaki los cię czeka, jeżeli nie zawrzesz ze mną przyjaźni. Zginiesz marnie, albowiem napadnie na ciebie pewne wielkie mocarstwo.

Nie pomagały żadne prośby i tłumaczenia, nie pomagało przekonywanie, że owe mocarstwo nie ma żadnych agresywnych zamiarów, że prowadzi pokojową politykę. Na kogo raz padł wzrok władców państwa B, ten nie uniknął z nimi przyjaźni, z której nie odnosił żadnych korzyści, natomiast same szkody.

Tak się też stało z państwem A, do którego pewnego dnia zawitał ambasador państwa B. Dowiedział się on o samolocie noszącym przedziwną nazwę „Tajemnica" i rzekł do swego attache wojskowego, czyli pomocnika zajmującego się szpiegostwem wojskowym:

— Hello, mister Warcold, musimy mieć plany tego myśliwca.

— Oh, yes, mister — odkrzyknął generał — to się zrobi niezwłocznie.

I kazał wyszukać sekretarce teczkę z napisem „Obrona amerykańskiej cywilizacji" oraz wielotomowe dzieło pod nazwą „Jak bić opornych przeciwników — podręcznik wolnej walki". Następnie wsiadł w samochód i pojechał do sztabu lotnictwa państwa A. Tu wszedł dumnie do holu, zwymyślał jakiegoś generała, że w porę nie ustąpił mu z drogi, dał w ucho dla zabawy jakiemuś pułkownikowi i kazał się zaprowadzić do szefa sztabu...

Rozmowa nie należała do najdłuższych, natomiast nie brakło jej akcentów zgoła kowbojskich, jak krzyki, wymachiwanie rękami, bicie pięścią w stół i straszenie pistoletem. Wreszcie generał Warcold wyszedł, dźwigając teczkę z planami samolotu.

Po powrocie do ambasady zadzwonił do premiera państwa A.

— Premier? Słuchajcie no, dobry człowieku, gdyby przyszła wam ochota zgłaszać jakieś protesty w sprawie „Mystère", zmuszeni będziemy natychmiast cofnąć wam wszelką pomoc i pożyczki, a poza tym zażądać zwrotu wszystkich długów. Radzę wam również pamiętać, że nasza armia jest conajmniej pięć razy silniejsza, niż wasza, natomiast lotnictwo zaopatrzone jest w najnowocześniejsze myśliwce odrzutowe, między innymi w „Mystère".

Powyższa anegdotka, wyjąwszy rozmowę generała Warcolda z premierem państwa A, jest całkowicie prawdziwa. Zdarzyła się ona nie dawniej, jak w listopadzie bieżącego roku. Generał nazwany Warcoldem istnieje rzeczywiście i rzeczywiście bił pięścią w stół zabierając plany myśliwca „Mystère". Zdradzimy także, że zarówno państwo A jak i B są członkami tak zwanej wspólnoty (??) obronnej paktu atlantyckiego. Państwo A — to Francja, ale nazwy państwa B musicie już domyśleć się sami...

Taka to jest ta atlantycka „przyjaźń" i „pomoc" między imperialistami!

(wig)

GANGSTERZY LOTNICZY W ANGLII

Jak wiadomo, rząd angielski zgodził się w zeszłym roku na propozycje USA dotyczące założenia na obszarze Anglii baz lotniczych dla wojsk amerykańskich. Od tego czasu Anglia stała się areną gangsterskiego postępowania panów zza oceanu. Nie ma tygodnia, w którym by prasa angielska nie doniosła o nowych wyczynach „nieludzi" z USA.

Oto co czytamy w jednym z ostatnich numerów dziennika „Daily Worker":

„Pewien mechanik angielskiego towarzystwa lotniczego „British European Airways"



przechodził przez lotnisko w chwili lądowania samolotu amerykańskiego. Jeden z żołnierzy amerykańskich kazał mechanikowi pod groźbą użycia pistoletu podnieść ręce do góry i trzymał go w tej pozycji przez przeszło godzinę czasu.

Oburzające zachowanie się Amerykanów na lotnisku angielskim — pisze w zakończeniu dziennik — wywołało wśród towarzyszy pracy angielskiego mechanika głębokie oburzenie".

To oburzenie na amerykańskich okupantów przybiera obecnie w Anglii coraz konkretniejsze i bardziej stanowcze formy. Życzymy powodzenia uczciwym ludziom Wielkiej Brytanii w ich walce z amerykańskimi okupantami, a rządowi angielskiemu winszujemy „oddanych" sojuszników!

Klim.

*) Agencja Reutera — jedna z największych angielskich agencji prasowych.



1



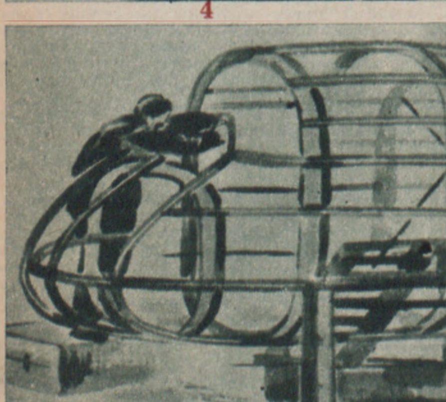
2



3



4



5

JAK POWSTAJ

tekst: inż. R. WITKOWSKI

Przede wszystkim — czy wiemy wszyscy co to w ogóle jest prototyp? Jeśli nie, wyjaśnijmy to sobie od razu na wstępie.

Otóż prototyp jest to pierwszy egzemplarz jakiegoś nowego samolotu, wykonany ściśle według rysunków konstrukcyjnych i przeznaczony do przeprowadzenia na nim szeregu prób i badań. Próby te i badania mają na celu wykazanie jak zachowa się konstrukcja, wykonywana później seryjnie u użytkownika, mają na celu stwierdzenie słuszności założeń obliczeniowych, zbadanie prawidłowości wytrzymałości itd. Po próbach na prototypie są zwykle poprawiane rysunki konstrukcyjne i dopiero wtedy rozpocząć się może produkcja seryjna. Jak z tego widać prototyp jest niezwykle ważnym ogniwem w rozwoju każdej nowej konstrukcji.

Samolot będący jedną z najdoskonalszych konstrukcji człowieka, musi również przejść przez okres „prototypowego niemowlęctwa", zanim jako wyrób seryjny zacznie być wytwarzany na potrzeby użytkownika. Prototyp samolotu wyprzedza zwykle o 1—2 lat sztuki seryjne. Okres ten wypełniony jest licznymi próbami tak na ziemi jak i w powietrzu.

*

W przemyśle socjalistycznym decyzja opracowania nowego samolotu zostaje powzięta w ministerstwie, któremu podlega przemysł lotniczy, na podstawie zapotrzebowania zgłoszonego przez użytkownika, którym mogą być linie lotnicze, aerokluby, wojsko, służba sanitarna itp. Nie jest to więc decyzja przypadkowa, nieuzasadniona potrzebami i podyktowana jedynie chęcią zysku, jak np. w krajach kapitalistycznych, ale decyzja wynikająca z potrzeb kraju, z potrzeb komunikacji, sportu lub obronności. (1).

Ministerstwo po podjęciu decyzji budowy nowego typu samolotu zwołuje konferencję, na której przedstawicielom fabryki samolotów zreferowane zostają wymagania, jakie przed planowanym samolotem stawia użytkownik. Wymagania te stanowią tzw. wstępne warunki techniczne, które będą bazą wszystkich dalszych prac w fabryce, a w szczególności w jej biurze projektowym. Warunki techniczne obejmują: przeznaczenie samolotu, określenie układu, ilość silników, zasięg, prędkość, pułap, prędkość lądowania i inne ważniejsze dane zamawianego samolotu. Dane te muszą być dotrzymane w projekcie. (2).

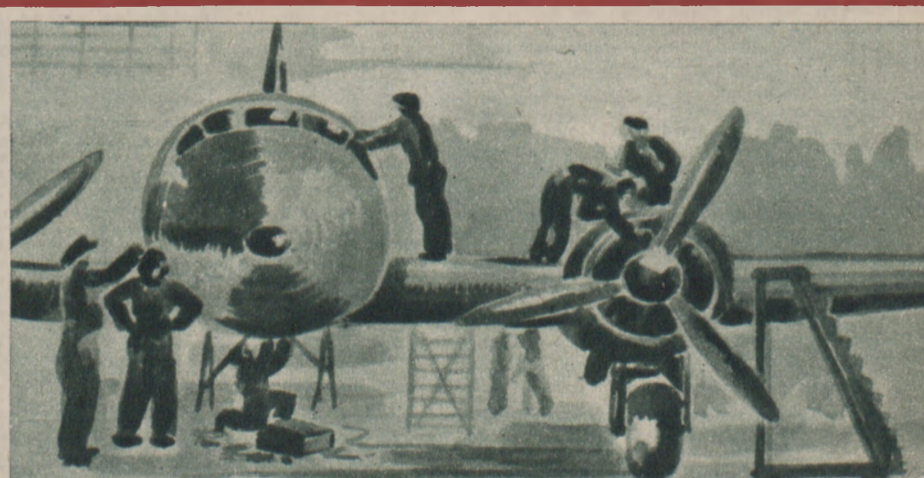
Następna narada odbywa się już na terenie fabryki samolotów. Główny konstruktor fabryki przedstawia swym współpracownikom generalną koncepcję (pomysł) nowej maszyny, szkicując m.in. odręcznie jej proponowany kształt. Jednocześnie zapoznaje współpracowników z warunkami technicznymi, z pożądanym rozwiązaniem konstrukcyjnym całości i udziela im tych wszystkich informacji i wytycznych, na podstawie których rozpoczną oni pracę w swych grupach. Grup tych jest kilka. Pierwszą, która zabierze się do pracy najpredzej, jest grupa projektu aerodynamicznego; następnymi są grupy: wytrzymałościowa, ciężarowa, konstrukcyjna, silnikowa, osprzętu i inne (3).

Setki godzin wytężonej pracy członków grupy projektu aerodynamicznego znajdują swe odbicie w wielkiej ilości stron obliczeń i wykresów. Rysunków wykonuje się w tej grupie niewiele. Ale jeden z nich jest bardzo ważny. Jest nim rysunek modelu obliczanego samolotu, przeznaczonego do badań w tunelu aerodynamicznym. (4).

Badania modelowe odgrywają wielką rolę w okresie projektowania nowego samolotu, w szczególności samolotu dużego (np. pasażerskiego) lub o specjalnym przeznaczeniu (np. akrobacyjnego). „Dmuchając" model w tunelu przewidzieć można na długo przed zbudowaniem samolotu, jak będzie się on zachowywał w powietrzu w różnych sytuacjach, czy będzie stateczny, sterowny, jakie będą w nim siły na sterownicach itp. Aby jednak móc to wszystko przewidzieć, trzeba zachować jeden bardzo ważny warunek: model do badań tunelowych musi być wykonany z wysoką dokładnością, ściśle odtwarzającą kształt przewidziany przez aerodynamików (5).

Wykonanie modelu tunelowego spoczywa w rękach najlepszych fachowców-stolarzy, pracujących na najnowocześniejszych maszynach. Pomocą w ich pracy są liczne szablony. Model wykonuje się z pełnego drewna, lakieruje i poleruje. (6).

Gotowy model tunelowy wędruje do instytutu naukowo-badawczego lub do laboratorium fabrycznego. Tam ustawiony zostaje w przestrzeni pomiarowej tunelu aerodynamicznego na spe-



6

E SAMOLOT

Rysunki: **F. PAWŁOWICZ**

cjalnych uchwytach wagi aerodynamicznej. Po szeregu „dmuchań" instytut lub laboratorium wyda orzeczenie, czy przewidywany kształt nowego samolotu zapewni wymagane właściwości lotne i aerodynamiczne. Jeśli orzeczenie takie będzie pozytywne, to znaczy potwierdzające założenia grupy aerodynamicznej, będzie to sygnałem dla rozpoczęcia prac przez inne grupy projektowe, przede wszystkim przez grupę konstrukcyjną. Rozpocznie się tzw. „rozrysowywanie" projektu. (7).

Miną całe miesiące, nim gotowy będzie komplet rysunków konstrukcyjnych, obejmujący tysiące arkuszy. W ciągu tego czasu dla potrzeb grupy konstruktorskiej wykonywane będą w fabryce liczne prace pomocnicze. Jedną z nich będzie zbudowanie makiety nowego samolotu. (8).

Makieta jest modelem projektowanego samolotu, wykonanym z drewna i tektury w wielkości naturalnej. Służy ona do przestrzennego przestudiowania przez konstruktorów rozmieszczenia w samolocie foteli pasażerów i załogi, okien, sterownic, przyrządów pokładowych, włazów i innych drobniejszych rzeczy. Możnaby zapytać, czy nie można tego wszystkiego przewidzieć rysunkowo? Otóż praktyka dowiodła, że nie bardzo. Często okazywało się po zbudowaniu samolotu nie poprzedzonego makietą, że zaprojektowany kształt foteli i ich rozstawienie nie zapewniają wygodnego siedzenia lub, że za wysoko położone okno pasażerskie utrudnia wyglądanie na zewnątrz. (9).

Nadchodzi wreszcie moment, że komplet rysunków konstrukcyjnych dostarczony zostaje na warsztat wraz ze zleceniem wykonania według nich dwóch egzemplarzy samolotu. Będą to dwa prototypy — jeden, wyposażony kompletnie, przeznaczony zostanie do prób w powietrzu, drugi — bez żadnego wyposażenia wewnętrznego i silników, przeznaczony zostanie do wytrzymałościowych prób na ziemi, czyli do tzw. prób statycznych. (10).

Przystępując do budowy prototypów warsztat nie dysponuje jeszcze oprzyrządowaniem, które w przyszłości pomocnym będzie przy produkcji seryjnej. Dlatego budowa prototypów trwa znacznie dłużej i wymaga od zatrudnionego personelu wysokich kwalifikacji. W szczególności odnosi się to do traserów, wykreślających kształty blach przeznaczonych dla pokrycia kadłuba i skrzydła.

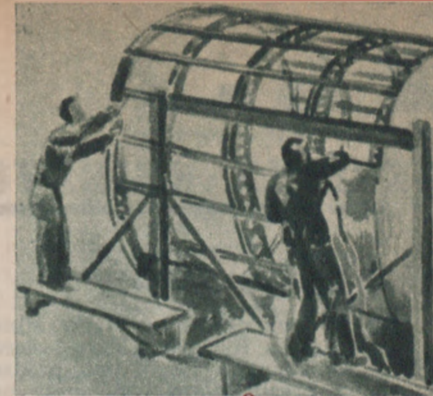
Pomału w hali fabrycznej wyłaniać się zaczyna kształt kadłuba nowego samolotu. W innym miejscu robotnicy wykonują skrzydła. Dzień i noc śpiewają elektryczne wiertarki, stukają młotki i dudnią niciarki. Ażurowa konstrukcja wręgów i podłużnic pokrywa się skorupą arkuszy blach, które w nowoczesnym samolocie stanowią nie tylko pokrycie, ale i ważny element wytrzymałościowy. Wreszcie nadchodzi moment zakończenia prac przy podstawowych częściach samolotu — kadłubie, skrzydle i usterzeniu.

Dalsze prace biorą inny obrót dla prototypu przeznaczonego dla prób statycznych, inne dla prototypu przeznaczonego dla prób w locie. Prototyp wytrzymałościowy bez montażu kadłuba ze skrzydłem i innymi elementami przekazany zostaje do laboratorium prób statycznych instytutu naukowego. Tam poddany zostaje obciążeniom różnego rodzaju, imitującym siły i momenty aerodynamiczne i masowe jakie powstaną na samolocie w powietrzu. Przez stopniowe powiększanie tych sił i momentów do wielkości niszczącej określone zostają współczynniki bezpieczeństwa konstrukcji. (11).

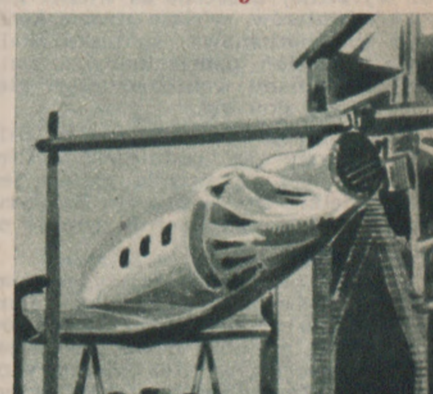
Bardziej efektowne są losy prototypu latającego. Po zmontowaniu kadłuba, skrzydła, usterzeń i podwozi wbudowane zostają silniki i śmigła, założone przyrządy pokładowe, instalacje elektryczne, radio, sygnalizacja i całe pozostałe wyposażenie wewnętrzne. Po próbach na ziemi, polegających na stwierdzeniu łatwości kołowania i hamowania, prototyp startuje do pierwszego lotu. Chwila ta jest ukoronowaniem wielomiesięcznych prac fabryki, jej robotników, techników i inżynierów.

Pierwszy start prototypu, dokonany zwykle przez głównego pilota-oblatywacza zakładów, otwiera długi okres fabrycznych prób w locie, poprzedzający następny okres prób homologacyjnych w instytucie naukowo-badawczym. Dopiero po ich ukończeniu fabryka będzie mogła przystąpić do budowy seryjnej.

Długa jest droga, jaką przechodzi nowy samolot nim jako sprzęt użytkowy trafi do rąk pilota. Gdy jednak to wreszcie nastąpi, pilot może być pewien, że otrzymuje sprzęt 100%-wo pewny, wszechstronnie zbadany, sprzęt, któremu może zaufać. (12).


8


9


10


11

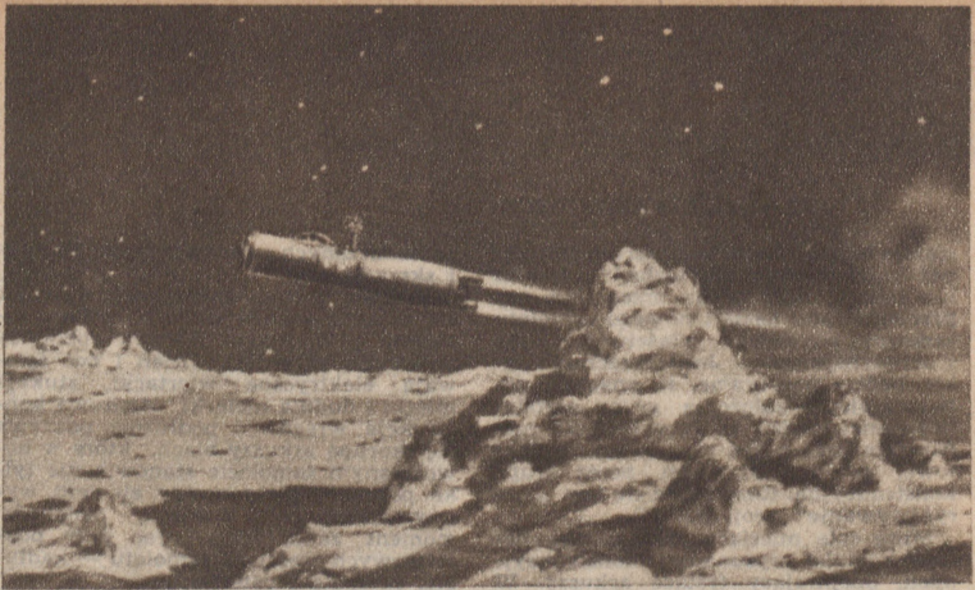

7


12

ŁK-3
LECI NA KSIĘŻYC

A. SZTERNFELD

(dokończenie z nr 50)



Jesteśmy już dawno w sferze silnego przyciągania Księżyca i czym więcej przybliżamy się do niego, tym prędzej opadamy. Zrozumiałym jest, że w początkach opadania moglibyśmy przy pomocy silników rakietowych zmniejszyć tę prędkość nawet do prędkości lotu szybowca. Lecz w ostatecznym obliczeniu, długotrwałe zużycie paliwa opróżniłoby zbiorniki i pozbawiłoby nas możliwości powrotu na Ziemię.

Hamowanie rozpoczęło się. Statek spada na księżyc z prędkością 2100 metrów na sekundę... 2000.... 1900...

Teraz trzeba przeobrazić statek w sztucznego satelitę Księżyca, nadając mu odpowiednią prędkość poziomą. Gdy strzałka prędkościomierza przetnie liczbę „1600", pilot automatyczny wyłączy silnik.

Godzina 13 minut 56. Do Księżyca pozostało zaledwie 13 kilometrów. Coraz wyraźniej widoczne są wieńce głębokich kraterów, wielkie strome kotliny i wielopoziomowe skupiska skalistych wzniesień, poprzecinanych szerokimi szczelinami wchodzącymi w głąb księżycowej skorupy.

Starannie sprawdzamy zapasy paliwa. Wszyscy są podnieceni. Jeśliby okazało się, że zużycie paliwa jest zbyt wielkie to — żegnaj Księżycu! Trzeba będzie niezwłocznie wracać na Ziemię.

Wkrótce nastąpi uroczysty moment lądowania. Lecimy z niewielką, całkowicie „ziemską" prędkością 45 metrów na sekundę, nie obcą nawet pasażerom zwykłych pociągów (162 kilometry na godzinę). Zmniejsza się także wysokość. Księżyc zbliża się do nas coraz bardziej. Z hukiem ostatnich wybuchów hamujących „ŁK-3" osiada miękko na Księżycu, jak motyl na kwiatku.

Statek znajduje się pośrodku wielkiej równiny księżycowej Antarktyki. Zakładamy skafandry i wchodzimy do przedsionka. Wypuszczone przez uchylone drzwi resztki powietrza podniosły wielką chmurę żółtego pyłu. Ze względu na brak powietrza i osłabioną siłę przyciągania, pył podnosi się znacznie wyżej i opada dużo wolniej aniżeli na Ziemi.

Osiągnęliśmy swój cel: kroczymy po powierzchni Księżyca, pozbawionej jakiegokolwiek życia. Z kilkudziesięciu dużych lecz niezwykle lekkich brył zastygłej lawy usypaliśmy wysoki kopiec. Obok ustawiliśmy sejsmograf. Odczepiamy od statku pozostałe po paliwie cysterny. Włączamy do napędu gąsienic statku turbinę napędową pomp. Statek nasz przeobraża się w wóz terenowy.

Podążamy w kierunku wysokiego wzniesienia w rejonie bieguna południowego Księżyca. Posuwamy się po zrytym, suchym dnie księżycowego „morza", usianym ostrym klińcem. Oto nasz wóz terenowy przeszedł już „morze" i biegnie po łagodnie wznoszącej się pochyłości.

Nasz radioodbiornik zupełnie nieoczekiwanie począł odbierać niewiadomo skąd pochodzące sygnały elektromagnetyczne. Powtarzają się one równomiernie w jednakowych odstępach czasu.

— A może to nas witają żyjące i rozumne istoty? — zażartował radiooperator.

Co by to nie było, posuwamy się w kierunku źródła sygnałów, przybierających na sile w miarę zbliżania się.

Nagle kierowca wozu zahamował z miejsca maszynę. Zagradza nam drogę głęboka i szeroka szczelina, biegnąca w dal. Trzeba przeskoczyć przez nią. Na pełnej prędkości przerzucamy się na drugą stronę. Tego rodzaju skok mógłby się źle skończyć na Ziemi, lecz tu odczuliśmy tylko lekki wstrząs: przecież na Księżycu, którego masa jest znacznie mniejsza od masy Ziemi, ciężar nasz jest sześciokrotnie mniejszy aniżeli na naszej planecie i dlatego też prędkość spadania była tyleż samo razy mniejsza.

Źródło sygnałów zwodzi nas coraz bardziej na zachód w kierunku linii stanowiącej granicę światła i mroku. Przecinamy tę linię i od razu pogrążamy się w nieprzenikliwy mrok. Trzeba było zapalić reflektory. Gdzieś niedaleko bryzgnęła fontanna jaskrawych iskier. Wybuchła, oświetliła na mgnienie krajobraz i zgasła pozostawiając czerwony zanikający odblask. To meteoryt spadł na skały.

A oto źródło sygnałów, widoczne przy świetle reflektorów. Zagadka została rozwiązana: to meldunek naszej zeszłorocznej wyprawy. Przed nami znajduje się niewielka wypalona rakieta z radionadajnikiem. Z jego skrzynki wyjmujemy zwinięty arkusz papieru. Jest to dokument, którego tekst opublikowały rok temu wszystkie gazety świata.

Uzupełniliśmy znaleziony meldunek krótką notatką o naszej wyprawie, włożyliśmy go z powrotem i umieściliśmy na wierzchołku najbliższej skały.

Ruszamy znowu w drogę. Zaczyna świtać. Zza horyzontu wyjrzała matowo-srebrzysta korona Słońca. Ukazał się wąski rąbek oślepiającej, jaskrawej tarczy słonecznej. Pierwsze jej promienie uderzały w daleką górę, zalewając ją blaskiem. Zapłonęła jeszcze jedna taka olbrzymia latarnia, druga, trzecia...

Nagle na stromym stoku góry zruszyła się ogromna skała, przechyliła się i ciężko przewalając się pociągnęła za sobą trącone bryły i kamienie. Lawina rosła szybko i tocząc się żywiołowo w dół groziła rozbiciem statku. Lecz kierowca nie stracił przytomności, wykonał ostry zakręt i uratował nas od niebezpieczeństwa. Najmniejszy odgłos (na Księżycu nie ma atmosfery) nie towarzyszył tej potężnej lawinie, sfotografowanej przy okazji przez naszego operatora.

Czas naszej bytności na Księżycu dobiega końca. Nie był on długi, gdyż celem naszym było wykonanie próbnego lądowania na Księżycu i zbadanie jego powierzchni. W drodze powrotnej objeżdżamy kolisty łańcuch górski.

Czynimy przygotowania do odlotu. Sprawdzamy przyrządy i mechanizmy. Zabieramy ze sobą zapisy sejsmografu, który zarejestrował tak groźne dla nas oberwanie się skały, pozostawiając sam przyrząd na miejscu. Opowie on przyszłym badaczom o życiu skorupy Księżyca.

17 maja. Godzina 14, minut 25. Następują wybuchy silników rakietowych. „ŁK-3" prędko toczy się po kamiennej pustyni. Sekunda, dwie i nasze gąsienice oderwały się od Księżyca. Ponieważ nie będą już nam więcej potrzebne, zrzucamy je. Góry, skały, wieńce wzgórz, szczeliny i kratery przemykają z rosnącą prędkością ginąc w końcu z naszych oczu. Olbrzymia, zmniejszająca się tarcza zawisła pod nami w przestrzeni. Żegnaj Księżycu! Zresztą nie: do prędkiego zobaczenia!

20 maja. Godzina 16, minut 10. Wykonany już został długotrwały proces hamowania. Oblatujemy dokoła Ziemię po orbicie eliptycznej, zbliżonej bardzo do orbity Małego Księżyca. Już wyraźnie odróżniamy drogę sztucznego satelity. Statek reguluje prędkość i kierunek, zbliżając się doń szybko. Załoga Małego Księżyca przygotowała nam kosmiczny szybowiec, na którym powrócimy na ojczystą planetę.

Godzina 20 minut 50. Stolica w promieniach zachodzącego majowego słońca widoczna jest jak na dłoni. Place i ulice pełne są ludzi.

A oto kosmiczne pole wzlotów. Samochody biegną po wszystkich drogach w stronę lotniska. Do uszu naszych dobiega radosny i wciąż rosnący zgiełk powitania.

Tłum. z tyg. „Ogoniok" EFER

Nr 10 SKRZYDŁA i MOTOR

MAŁEGO LOTNICTWA

NASZ „jubileuszowy" 10 numer SiM ML-u wydajemy jako ostatni w roku 1952. Za kilkanaście dni spotkamy się już u roku 1953.

Spróbujmy, tradycyjnym zwyczajem, wykonać małe podsumowanie, w którym omówimy osiągnięcia i braki roku bieżącego.

Przede wszystkim wzorowo zorganizowano dokumentację wszystkich rekordów krajowych w Samodzielnej Sekcji Modelarskiej ZGLL. W ramach ARP — powstała sekcja modelarstwa lotniczego, która na czterech zebraniach, odbytych w roku bieżącym, zatwierdziła sporą ilość rekordów i warunków do odznak wyczynowych. Z okresu wiecznego chaosu weszliśmy wreszcie na właściwy kurs.

O Centralnej Radzie Modelarskiej można w skrócie powiedzieć, że odbyła dwa zebrania i rokuje nadzieje na przyszłość. Opracowanie regulaminów przyszłorocznych zawodów, to bezwątpienia dobra prognoza na rok 1953.

XVII zawody Ogólnopolskie — to również siódme nasze już osiągnięcie w ludowej Polsce. Przybyło dużo doświadczenia, jak również kilka pięknych osiągnięć sportowych modelarzy. Do bardzo znamiennych osiągnięć tego roku należało przydzielenie materiałów bezpłatnych do modelarni LL. Akcja ta z pewnością dobrze spopularyzowała lotnictwo.

W końcu trzeba wspomnieć o wydawnictwach, do których można zaliczyć cztery pozycje książkowe, różne wycinanki modeli kartonowych oraz wycinanki liter i emblematów wydane przez ZGLL.

No i wreszcie nie bez znaczenia jest powstanie pisma przeznaczonego wyłącznie dla młodych lotników, które może pochwalić się już 42 stronicami bogatej treści.

To były osiągnięcia, za które można z czystym sumieniem postawić „dobrze", ale spójrzmy teraz do rubryki braków i niedociągnięć.

Otóż dwóję z minusem mamy za następujące niedociągnięcia:

Nie potrafimy zorganizować masowej produkcji silniczków, ani ich nawet kupić od ZSRR czy Czechosłowacji.

Nie umieliśmy narysować kilkunastu planów modeli latających, chociby najprostszych i wydać ich w skali 1:1 i dużym nakładzie.

Nie umieliśmy rozprowadzać materiałów do modelarni. Przesyłaliśmy transporty listewek do miejscowości dobrze w nie zaopatrzonych, zapominając o okręgach, w których listewek stale brak.

Zapomnieliśmy, że z modelarzy wyrastają piloci i przyszli pracownicy lotnictwa i nie sięgaliśmy do własnych modelarni po nowe kadry, przyjmując do lotnictwa często ludzi bez wstępnego przeszkolenia.

Nie doceniliśmy celu wydawnictw modelarskich planując zbyt mało pozycji na rok 1952. Baliśmy się jak ognia prac mocno technicznych, czy naukowych i niestety... często skracaliśmy plan wydawniczy. Wydawało się, jakże często, naszemu SiM-owi, że wszyscy modelarze — to prawie inżynierowie, zapominając o tych najmłodszych i średniozaawansowanych.

Jako pracownicy Okręgów LL jakże często zapominaliśmy, że trzeba małe lotnictwo otaczać większą opieką, że trzeba bardzo dużo pracować, a nie... myśleć o mundurach dla nieistniejących ekip reprezentacyjnych (jak to miało miejsce w Warszawie. ostatnim okręgu pod względem pracy w małym lotnictwie).

Czy zamknąć już obrachunek? Sądzimy, że jak na koniec roku — wystarczy. Wystarczy dla zrozumienia, że małe lotnictwo w roku bieżącym niewiele ma osiągnięć, że wnioski jakie powinniśmy wyciągnąć z tegorocznej pracy powinny zmobilizować wszystkich do wytężonej pracy w roku 1953. Perspektywy jakie daje Centralna Rada i projektowane Centrum Wyszkolenia Modelarskiego, pozwalają przewidywać, że rok przyszły lepiej się zapowiada dla modelarstwa lotniczego.

Coraz bardziej roztaczająca się opieka ZMP nad modelarstwem, coraz większy udział członków Związku Młodzieży Polskiej w pracach Ligi Lotniczej gwarantuje, że małe lotnictwo w roku 1953 ruszy na „pełnym gazie" po sukcesy zarówno szkoleniowe jak i sportowe.

PAWEŁ ELSZTEIN

„OSA"
MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Dane techniczne:

Rozpiętość skrzydła	1 180 mm
Głębokość skrzydła	160 mm
Wydłużenie skrzydła	8
Powierzchnia skrzydła	18 dcm²
Profil skrzydła	G-3-P
Kąt zaklinowania skrzydła	3°
Wznios skrzydła	12°
Średnica śmigła	500 mm
Skok śmigła	800 mm
Odchylenie osi w dół	3°
Odchylenie osi w bok	0°
Przekrój gumy	1,2 cm²
Długość kadłuba	1 080 mm
Przekrój poprzeczny	54 cm²
Rozpięt. statecz. poz.	536 mm
Powierzchn. statecz. poz.	6,5 dcm²
Profil statecz. poz.	Clark-Y
Kąt zaklinow. statecz. poz.	0°
Pow. statecz. pionow.	2,24 dcm²
Ciężar gumy	130 g
Ciężar skrzydła	60 g
Ciężar kadłuba	60 g
Ciężar śmigła (wraz z ośką i grzybkiem)	40 g
Ciężar stateczn. (wraz z tylną częścią kadłuba)	30 g
Ciężar podwozia	20 g
Całkowity ciężar modelu	330 g
Obciążenie pow. nośnej	13,6 g/dcm²

Opis budowy:

Ze względu na stopień trudności model może być pierwszą gumówką kadłubową modelarza. Dla modelarza, który nie budował poprzednio gumówek trudność będzie stwarzało jedynie wykonanie śmigła. Poza tym konstrukcja modelu jest zupełnie prosta.

Wyniki, jakie powinniśmy osiągnąć, dają szansę startu w zawodach. W tym wypadku bardziej celowa jest konstrukcja mieszana balsowo-sosnowa, ze względu na ciężar.

Skrzydła. Dźwigar skrzydła jest wykonany z dwóch listewek sosnowych o przekroju 3 × 6 mm. W środek dźwigara wklejamy kawałek sklejki grubości 2 mm (lub 1,5 mm) wyciętej według rysunku.

Żeberka robimy ze sklejki 1,5 mm ażurowanej lub cieńszej 0,8—1,2 mm nieażurowanej. Żeberka ażurowane są o tyle korzystniejsze, że nie wichrują się tak łatwo ze względu na większą grubość sklejki oraz pozwalają na lepsze przyklejenie pokrycia. Jest to szczególnie ważne na spodniej, wklęsłej części profilu.

Krawędź natarcia tworzy listewka 3 × 3 mm, która jest obrobiona na kształt noska profilu po sklejeniu szkieletu skrzydła. W celu dokładniejszego wykonania krawędzi natarcia dobrze jest wykonać szablon noska profilu.

Krawędź spływu obrabiamy na trójkąt z listewki 2 ×7 mm przed sklejeniem szkieletu skrzydła.

Skrzydło posiada zwichrzenie geometryczne i aerodynamiczne. Montaż jego najlepiej jest wykonać na desce montażowej sklejając skrzydło połówkami. Dźwigar należy skleić uprzednio. Zwichrzenie zostało tak dobrane, że krawędź natarcia jest na całej rozpiętości prosta i równoległa do dźwigara. Krawędź spływu biegnie prostą na odcinku, na którym skrzydło jest zwichrzone ku górze.

Ażeby zapewnić jednakowe zwichrzenie obu końców skrzydeł, co jest bardzo ważne, należy przy montażu podłożyć pod końce krawędzi spływu klocki wysokości 7 mm.

Po sklejeniu obu połówek skrzydła doklejamy zakończenie wycięte ze sklejki o grubości równej grubości żeberek oraz trójkąty wzmacniające w miejscach wskazanych na planie. Wklejamy teraz krawędzie natarcia i spływu środkowej części skrzydła. Część tę oklejamy z wierzchu cienkim kartonem (papierem kreślarskim), aby uniknąć uszkodzenia pokrycia przez gumę łączącą skrzydła z kadłubem.

Podkładka pod skrzydło, nadająca mu odpowiedni kąt zaklinowania względem osi podłużnej kadłuba, wykonana jest ze sklejki o grubości 0,8—1,5 mm (boki) oraz listewek 2 × 2 mm i 2 × 7 mm. Początkowo przyklejamy ją lekko do skrzydła (w dwóch lub trzech punktach), oczywiście dopiero po oklejeniu i pocellonowaniu skrzydła, ażeby móc w czasie regulacji zmieniać kąt zaklinowania, o ile zajdzie tego potrzeba. Czynimy to przez podpiłowanie od przodu lub doklejenie z przodu lub z tyłu klinikówz listewki. Dopiero po wyregulowaniu modelu przyklejamy podkładkę na stałe. Przód podkładki aż do krawędzi natarcia oklejony jest papierem.

Kadłub wykonujemy sklejając dwie kratownice z podłużnic o przekroju 3 × 3 mm z rozpórkami 2 × 2 mm. Należy uważać przy wyborze listewek na przebieg słoi. Zastosowanie listewki ze skośnymi słojami może spowodować pęknięcie podłużnicy po nakręceniu gumy.

Kratownice sklejamy na desce tworząc obrys boku kadłuba z listewek lub gwoździków. W celu zapobieżenia sklejeniu się kratownic ze sobą lub przyklejeniu do deski należy podkładać w węzłach kawałki papieru.

Z przodu kratownicy wklejamy kawałek sklejki o grubości 0,6—1,2 mm. Z tyłu wklejamy kawałek sklejki o grubości 1,5 mm, który służy do zamocowania kołka na gumę.

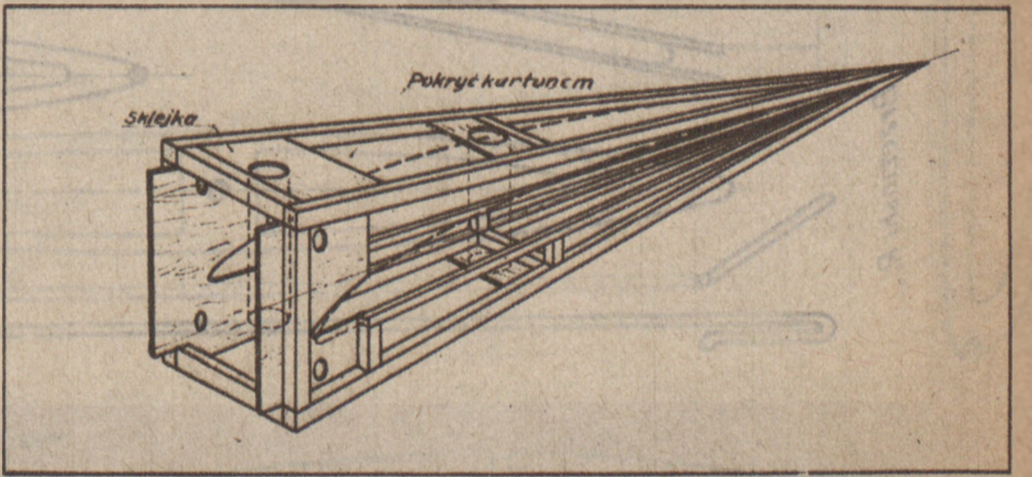
Należy zwrócić uwagę na to, że przednia ramka kadłuba odchylona jest o 3° od pionu i odpowiednio do tego — ściąć skośnie przedni kawałek sklejki.

Montaż kadłuba rozpoczynamy od wklejenia tylnej ramki wręgi, wyciętej ze sklejki 1,5 mm. W środek kadłuba należy dla ułatwienia montażu wstawić wręgę wyciętą ze sklejki lub grubej tektury i obwiązać w tym miejscu kadłub gumą. Wręgę tę usuwamy po sklejeniu kadłuba.

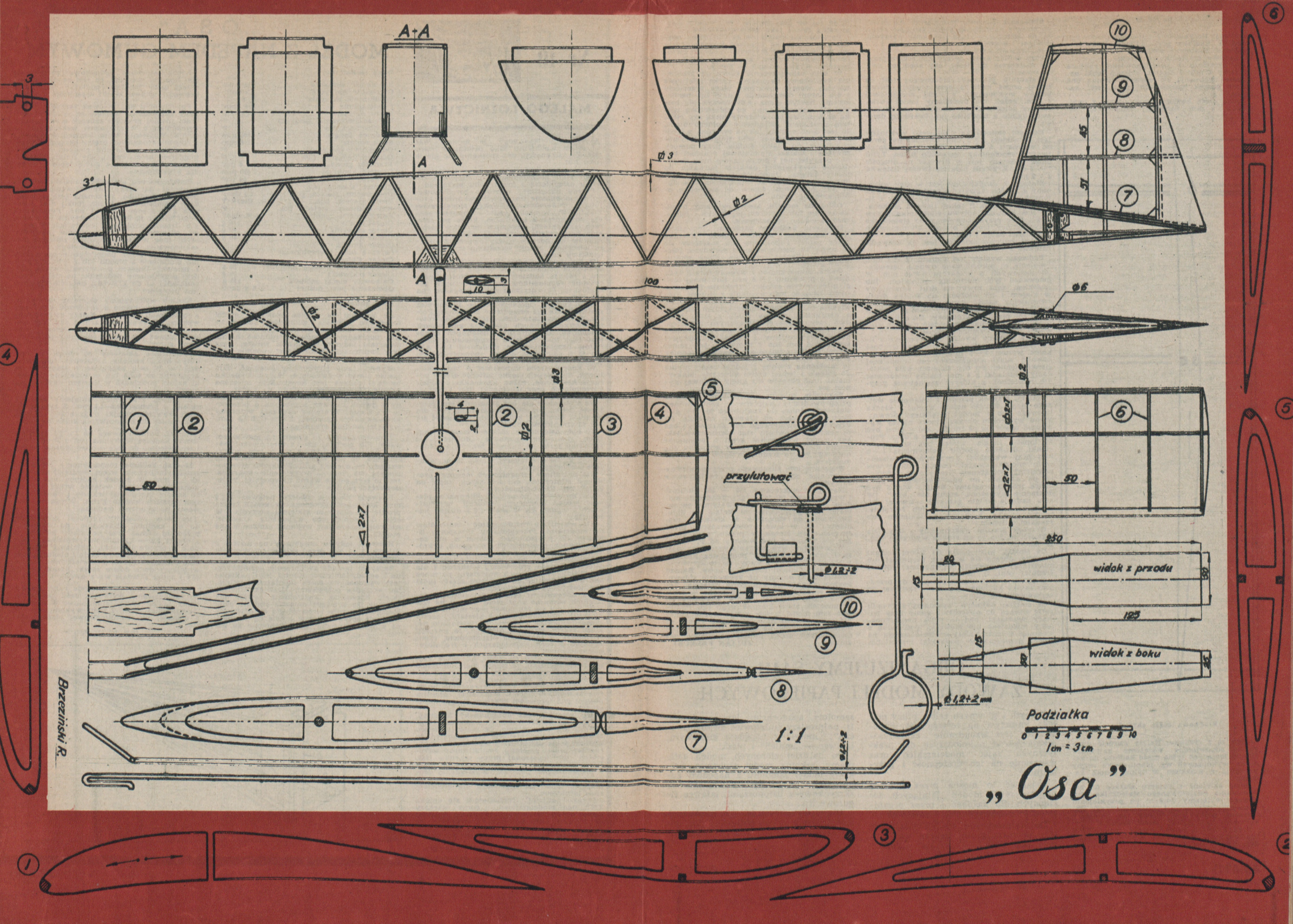
Najpierw wklejamy rozpórki prostopadle do osi kadłuba. Następnie po wklejeniu przedniej ramki oraz kawałków sklejki o grubości 0,6 — 1,2 mm usztywniających kadłub z przodu i z tyłu, wklejamy rozpórki skośne. Po wyschnięciu kleju i obcięciu końców podłużnic równo z powierzchnią ramek, wklejamy dwie dalsze ramki (ramki przednia i tylna składają się z dwóch warstw).

Teraz wklejamy spłaszczone rurki służące do zamocowania podwozia. Jeśli nie posiadamy takich rurek (aluminiowe o średnicy wewnętrznej około 2 mm) wykonujemy je z cienkiej np. 1-milimetrowej blaszki alu-

(c.d. na str. 892)



Konstrukcja grzybka tylnego



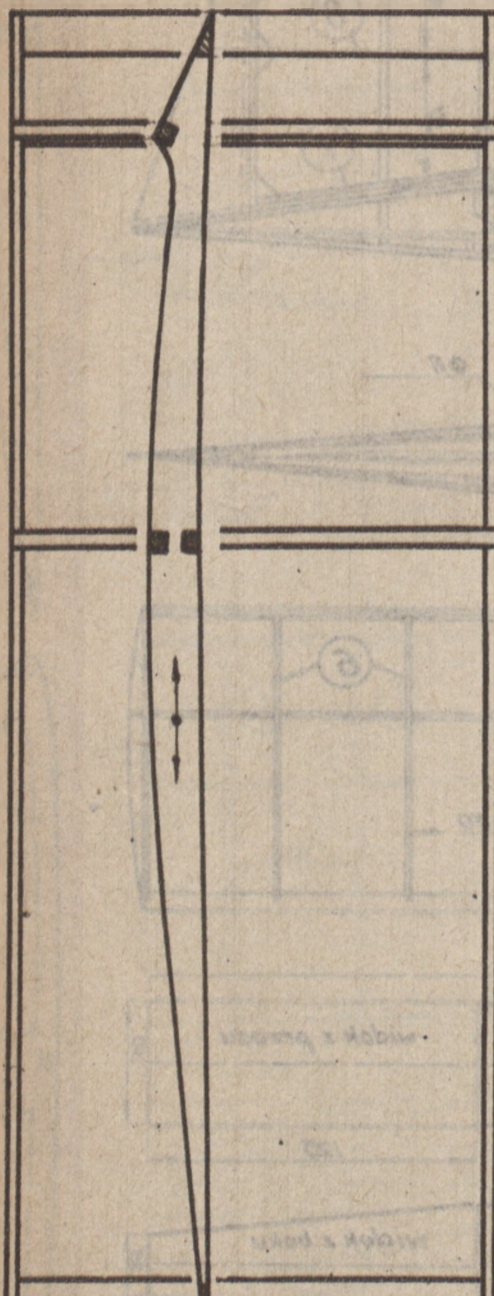
A-A
A
3°
ϕ3
ϕ2
100
ϕ6
50
przylutować
widok z przodu
widok z boku
250
125
Podziałka
1cm = 3cm
1:1
Brzeziński R.
„Osa”

(c.d. na str. 38)

miniowej. Przyklejamy rurki do pionowych rozpórek kadłuba przy pomocy kawałków jedwabiu. Następnie wklejamy z boku i z dołu kadłuba trójkąciki ze sklejki.

Po oklejeniu i pocellonowaniu kadłuba wbijamy z tyłu 2 szpilki, których łebki następnie obcinamy. Po zagięciu tworzą one zaczep gumek mocujących tylną część kadłuba.

Tylną część kadłuba wykonujemy z listewek 2 × 2 mm. Szczegóły konstrukcji wi-



Środkowa część skrzydła

doczne są z rysunku. Należy zwrócić uwagę na odpowiednie wklejenie kawałków sklejki łączących tylną część kadłuba do kadłuba, wykonanych wg. planu, które winny wchodzić z wciskiem w tylną ramkę kadłuba.

Rurki sklejone z papieru służące do zamocowania odejmowanego statecznika pionowego wklejamy dopiero po przyklejeniu uprzednio oklejonego i pocellonowanego statecznika poziomego. Wtedy też oklejamy kartonem boki tylnej części kadłuba.

Przy montażu rurek należy pamiętać o prostopadłości statecznika pionowego względem poziomego.

Statecznik poziomy montujemy na desce, co ułatwia nam płaski profil. Grubość sklejki na żeberka — taka jak przy skrzydle, dźwigar i krawędź spływu o przekroju 3 × 7 mm, krawędź natarcia 3 × 3 mm.

Przy cellonowaniu należy koniecznie przybić statecznik do deski, aby zapobiec zwichrowaniu.

Statecznik pionowy zamocowany jest do tylnej części kadłuba przy pomocy dwóch bolców wykonanych z rurki aluminiowej 2 mm. Jeżeli nie posiadamy takiej rurki, robimy bolce z drutu aluminiowego 1,5 mm ewentualnie z bambusu lub twardego drzewa.

Dźwigar statecznika pionowego wykonany jest z listewki 3 × 7 mm zbieżnej ku górze do wymiaru 3 × 3 mm. Przedni dźwigarek tworzy wspomniany uprzednio bolec. Tylni bolec wklejany jest w dźwigar na długości 2 — 3 cm. Krawędź natarcia tworzy listewka 3 × 2 mm.

Statecznik zaopatrzony jest w ster wykonany z dwóch kawałków tekturki, przyklejonych do dźwigara steru, wyciętego z listewki 2 × 7 mm. Z takiej listewki wykonana jest krawędź spływu statecznika pionowego. Ster przymocowujemy do statecznika przy pomocy dwóch blaszek aluminiowych o grubości około 1 mm.

Dolne żeberko oklejone jest na krawędzi listewką 2 × 3 mm.

Podwozie wygięte jest z drutu 1,2—1,5 mm. Golenie są oprofilowane dwoma listewkami sosnowymi o przekroju 3 × 10 mm. W listewkach tych nacinamy pilnikiem lub czubkiem noża rowki na drut, smarujemy je klejem i po włożeniu do środka drutu związujemy całość gumą. Następnie opiłowujemy listewki na żądany wymiar i nadajemy im przekrój kroplowy. Górę i dół oprofilowania dobrze jest okleić paskiem jedwabiu, ażeby wzmocnić całość.

Kółka możemy wyciąć lub wytoczyć z lipy lub innego miękkiego drewna. Grubość kółek wynosi 3 — 5 mm. Wklejamy w nie kawałki rurki aluminiowej lub miedzianej cienkościennej. Po obu stronach koła zakładamy podkładki z 4 mm blachy miedzianej lub mosiężnej, z których zewnętrzną przylutowujemy do ośki koła.

Śmigło, grzybek przedni i urządzenie wolnego biegu. Śmigło należy wyciąć z klocka lipowego lub z innego miękkiego drewna. Przed wycięciem obrysu klocka należy wywiercić otwór na oś śmigła, który musi być koniecznie prostopadły do czoła klocka. Profil łopatki śmigła winien być wklęsły — cienki. Grubość profilu maksymalna 1 — 2 mm przy wklęsłości 2 — 3 mm w najszerszym miejscu łopatki. Łopatki śmigła wykonujemy początkowo prostokątne i dopiero po nadaniu im odpowiedniego profilu końce ich zaokrąglamy. Śmigło winno być dokładnie wyważone, ażeby nie „biło". W celu nadania śmigłu gładkiej i trwałej powierzchni pociągamy je 2 lub 3-krotnie, bardzo cienko, bezbarwnym lakierem lub rzadkim cellonem.

Grzybek przedni wykonujemy z lipy. Dla lekkości można go od środka wydrążyć około osi.

Oś śmigła, prostopadła do tylnej ścianki grzybka, obraca się w rurce mosiężnej lub miedzianej o średnicy wewnętrznej równej średnicy ośki, tj. 1,2 — 2 mm.

Grzybek winien ciasno pasować do przedniej ramki kadłuba, aby nie wylatywał po wykręceniu się gumy.

Oś śmigła: najpierw wyginamy z przodu pętlę służącą do nakręcania gumy przy pomocy wiertarki, pod tą pętlą przylutowujemy miedzianą lub mosiężną podkładkę o średnicy 8 mm. Należy zwrócić uwagę na mocne przylutowanie podkładki i prostopadłość jej do ośki śmigła. W śmigło wpuszczamy drugą taką samą podkładkę.

Po włożeniu śmigła na oś wkładamy między nią a grzybek kulkowe łożysko oporowe względnie dwie metalowe miseczki zwrócone wypukłościami ku sobie. Następnie możemy wygiąć haczyk do gumy.

W celu zabezpieczenia gumy od przecięcia nawlekamy na haczyk rurkę igielitową (zwykły wentyl rowerowy ulega przecięciu i nie chroni dostatecznie gumy) lub bandażujemy haczyk gumą. Aby haczyk nie rozgiął się, zabezpieczamy go spłaszczoną rurką aluminiową lub wiążemy nitką czy cienkim drucikiem. Urządzenie wolnego biegu, to jest drut wygięty jak na rysunku, o średnicy równej średnicy ośki śmigła, przymocowujemy do piasty śmigła przy pomocy zawiasu z blaszki aluminiowej grubości 1—2 mm przyklejonej i przywiązanej nicią ewentualnie przyklejonej paskiem jedwabiu do piasty śmigła. Umocowanie zawiasu musi być całkiem pewne ze względu na dość duże siły oraz musi zapewniać swobodne obracanie się drutu.

Oklejanie modelu. Model oklejamy bibułką zwykłą lub papierem japońskim i jednorazowo cienko cellonujemy.

Oklejanie kadłuba papierem japońskim jest korzystne, bowiem cellon przenika przez papier i pokrycie nie marszczy się w wypadku zachlapania od wewnątrz mieszanką mydlano-glicerynową, którą smarujemy gumę.

Guma. Silnik gumowy wykonujemy z 30-tu nitek o przekroju 1 × 4 mm (lub innej ilości nitek o tym samym przekroju poprzecznym). Długość jego wyniknie z ciężaru, który ma wynosić 120 g. Jeśli długość wypadnie większa niż rozstęp między tylnym kołkiem a haczykiem, robimy silnik z 15-tu nitek dwa razy dłuższych, skręconych i następnie złożonych. Tylny kołek do zamocowania gumy wykonujemy z rurki aluminiowej średnicy 6 mm lub z bambusu tej samej średnicy albo z twardego drzewa o średnicy 8 mm. Przed założeniem gumy, smarujemy ją mieszanką złożoną z jednej części mydła do golenia i jednej części gliceryny. Maksymalna ilość obrotów dla gumy krajowej wynosi 500.

Regulacja modelu. Oblatywanie modelu przeprowadzamy najpierw z ręki. Środek ciężkości winien się znajdować 60—75% cięciwy płata licząc od krawędzi natarcia. Po uzyskaniu prawidłowego lotu ślizgowego bez skręcania, nastawiamy ster kierunkowy tak, aby model wykonywał kręgi o promieniu 50—100 metrów, przy czym w wypadku silniejszego wiatru średnica kręgów winna być mniejsza.

Regulację lotu ślizgowego przeprowadzamy zmieniając odpowiednio kąt zaklinowania skrzydła.

Następnie nakręcamy 150 — 200 obrotów i wypuszczamy model z ręki. Tendencję modelu do zadzierania równoważymy zwiększając kąt pochylenia osi śmigła do dołu. Tendencję do skręcania w kierunku momentu, tj. w lewo, równoważymy przez skręcanie osi śmigła w prawo, przy czym kąt nie powinien być większy od 3°.

W wypadku wykonywania modelu z balsy i sosny zostawiamy podłużnice kadłuba i dźwigar skrzydła z sosny, resztę konstrukcji (poza śmigłem) robimy z balsy. Bardzo twardą balsę dajemy na krawędzie spływu, średnio twardą na krawędzie natarcia. Żeberka — oczywiście nie ażurowane — robimy z balsy miękkiej, którą używamy do wzmocnień, steru kierunkowego itp. Ponieważ sam model będzie ważył trochę mniej niż sosnowy, możemy dać więcej gumy, co dodatnio wpłynie na osiągi. Przekroje poszczególnych części można pozostawić bez zmiany.

JULIAN FAŁĘCKI

ORGANIZUJEMY SAMI ZAWODY MODELI PAPIEROWYCH

Jednym z głównych celów pracy małego lotnictwa na terenie kół modelarskich jest wzbudzanie zainteresowania wśród najmłodszych dla praktycznych zajęć modelarskich oraz wskazanie na ich dostępność i pożyteczność.

Osiągnąć to można przez budowę najprostszych modeli latających, dostępnych dla każdego i przez organizowanie masowych gier i zawodów.

Do najprostszych modeli latających (dla początkujących) zalicza się: modele papierowe — „strzała", „gołąb", samoloty, spadochron; latające śmigło tj. najprostszy śmigłowiec zwany „muchą"; „motyl" z napędem gumowym; latawce — „mnich" i płaski.

Do bardziej złożonych modeli zaliczamy: szkolny model szybowca, belkowy model samolotu z napędem gumowym; papierowy balon, latawce skrzynkowe z listonoszami, latawce figurowe itp.

Dla wykonywania najprostszych modeli papierowych potrzebny jest tylko sztywny papier, nożyce i oczywi-

ście rysunki robocze. Konstrukcja modeli jest przeważnie tak prosta, że nie wymaga specjalnych objaśnień. Z takimi modelami można przeprowadzać najrozmaitsze gry.

Niżej podajemy opis kilku takich gier .

„Przelot po kręgu". Trzeba nakreślić na ziemi trzy do czterech kręgów (średnicy 1—1,5 m) w odległości 6 do 8 m jeden od drugiego. Umówimy się, że będą to „lotniska".

Papierowe modele wypuszczamy z ziemi pchnięciem ręki. Wszyscy uczestnicy startują kolejno z pierwszego „lotniska". Ten, którego model wylądował w granicach drugiego „lotniska", od razu wypuszcza swój model dalej, na trzecie „lotnisko" itd. W wypadku, gdy model nie trafił na teren „lotniska" (nie doleciał albo przeleciał), pozostaje on tam gdzie wylądował aż do następnego kolejnego startu, a uczestnik ustępuje miejsca następnemu „lotnikowi". Gdy znowu przyjdzie kolej na ten model, musi on startować z tego miejsca, na którym wylądował.

Wygrywa ten, kto pierwszy zakończy przelot na trasie wszystkich „lotnisk" i wróci do miejsca startu.

Celem wypuszczenia modelu z ziemi należy przycisnąć ogon modelu do ziemi środkowym palcem ręki (między statecznikami kierunkowymi) i mocno pchnąć go do przodu.

Można utrudnić grę, umieszczając między dwoma dowolnymi kręgami położoną bokiem ławkę. Przeszkoda ta będzie wyobrażała „góry", przez które trzeba przelecieć.

„Przelot szybkościowy". Na otwartej przestrzeni naznacza się linię startu i w odległości 20—40 m od niej — linię mety.

Uczestnicy „przelotu szybkościowego" ustawiają się na linii startu z modelami w rękach. Na komendę sędziego wszyscy równocześnie wypuszczają swoje modele. Następnie wszyscy podbiegają do swoich modeli i ponownie wypuszczają je do przodu(lecz nie w biegu).

Wygrywa ten, którego model pierwszy przekroczy w locie metę. Na skrzydłach modeli powinny się znajdować wyraźne znaki poszczególnych modelarzy — litery lub cyfry.

„Najlepszy lot akrobacyjny". Wykonanie pętli Niestierowa wymaga od modelarza umiejętności dokładnego regulowania steru wysokości. Przed rozpoczęciem zawodów należy wyregulować model tak, aby latał ściśle po prostej, lecz przy mocnym wypuszczeniu podnosił się do góry, przechodził na plecy i znów wyrównywał swój lot.

Uczestnicy gry stoją w szeregu i kolejno wychodzą na start. Każdy ma prawo wypuszczać swój model trzy razy, przy czym sędzia punktuje każdy z tych lotów. W końcu dodaje się oceny i sędzia ogłasza zwycięzcę zawodów.

Pięć punktów przyznaje się wówczas, gdy model wykona prawidłową pętlę i równo wyląduje.

Cztery punkty przyznaje się wtedy, gdy model wykona pętlę nie zupełnie dokładnie, to znaczy zejdzie w bok lub krąg pętli będzie zdeformowany i model zwali się z pleców na dół.

Trzy punkty otrzymuje się za taki lot, gdy model raptownie wznosi się do góry, lecz nie przechodzi na plecy.

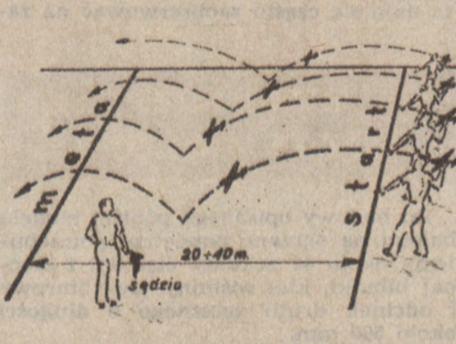
Dwa punkty przyznaje się za lot, w którym model nie wykazał żadnych skłonności do wykonania pętli.

Wygrywa ten, którego model uzyskał największą ilość punktów w trzech lotach.

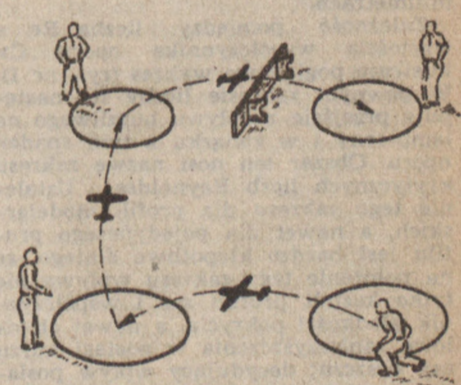
Oprac. ze źród. radzieckich
R. F.



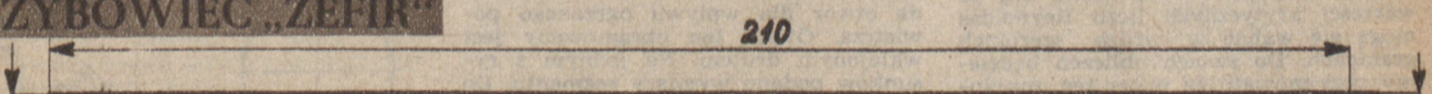
Loty figurowe



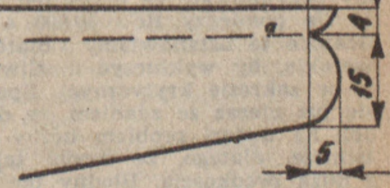
Loty szybkościowe


Loty po kręgu

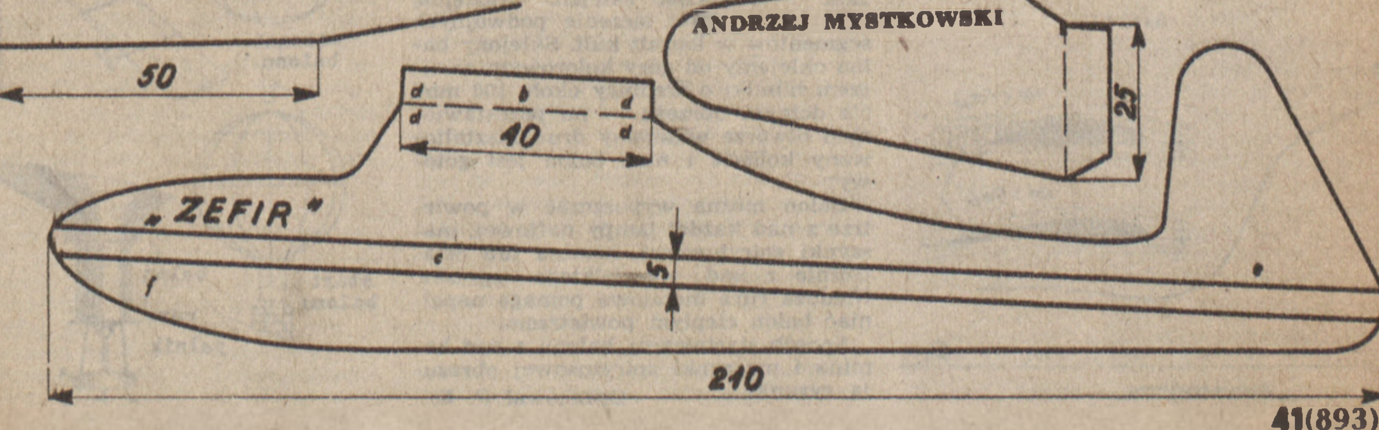
SZYBOWIEC „ZEFIR"

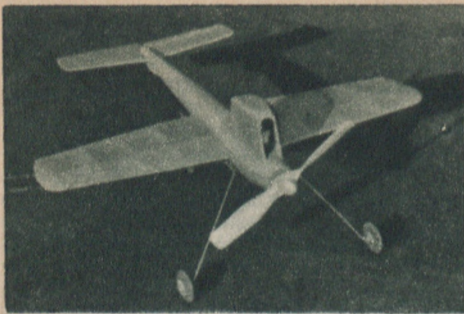


Materiałem do budowy „Zefira" jest karton rysunkowy. Skrzydła wykonujemy z jednego kawałka. Przednią część skrzydeł „a" zaginamy wzdłuż linii kreskowanej i przyklejamy pod spód płata. Następnie lekko je profilujemy. Kadłub wykonujemy z kartonu złożonego podwójnie i sklejamy razem, odginając części „b", do których **przyklejamy skrzydła**. Dla usztywnienia przyklejamy jeszcze pasek „c". Stateczniki wysokości przyklejamy w miejscu „e". Na przód kadłuba „f" przytwierdzamy kilka ołowianych ciężarków. Dla lepszej sztywności modelu przyklejamy w miejscach „d" zgięte przez środek prostokąty papierowe o wymiarach 40 x 15 mm.



ANDRZEJ MYSTKOWSKI





Model szybkościowy na uwięzi konstrukcji M. Kosmowskiego.

MODELE LATAJĄCE NA UWIĘZI (2)

Liczba Reynoldsa jest to doświadczalnie wyznaczony współczynnik, obejmujący zależność pomiędzy wymiarami liniowymi ciała, jego prędkością w ośrodku (w powietrzu) oraz lepkością tego ośrodka. Czynniki te mają bezpośredni wpływ na rzeczywistą wartość oporu tego ciała w ośrodku. Liczba Reynoldsa wyraża się iloczynem:

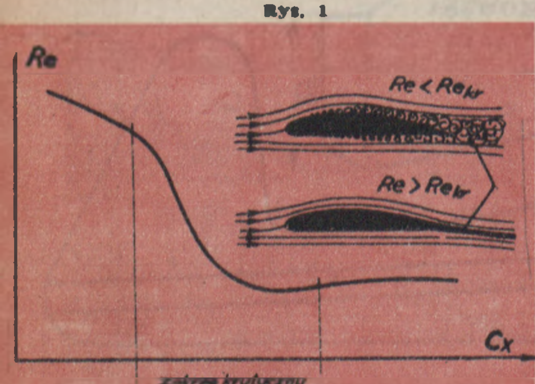
$Re = 70 \cdot V \cdot l$

gdzie: 70 — doświadczalny współczynnik zależny od lepkości powietrza V — prędkość powietrza w metrach na sekundę, l — wymiary liniowe ciała w milimetrach.

Zależność pomiędzy liczbą Re, a wartością współczynnika oporu Cx ilustruje poglądowo wykres (rys. nr 1): W pewnym zakresie liczby Re następuje przejście z opływu burzliwego na laminarny i w związku z tym spadek oporu. Obszar ten nosi nazwę zakresu krytycznych liczb Reynoldsa. Ustalenie tego zakresu dla profili modelarskich, a nawet dla pojedyńczego profilu jest bardzo kłopotliwe dlatego, że na położenie tego zakresu wpływa nie tylko kształt profilu ale i współczynnik gładkości pokrycia, a nawet chwilowe zanieczyszczenia w postaci kurzu czy deszczu; decydujący wpływ posiada również stopień zaburzenia (turbulencji) powietrza.

Przy konstruowaniu modeli należy wystrzegać się zakresu krytycznych liczb Reynoldsa. Przekonano się, że wartości krytycznych liczb Reynoldsa mogą się wahać w bardzo szerokich granicach. Do swoich obliczeń będziemy przyjmowali, że okres ten znajduje się pomiędzy Re = 40 000 a 80 000. Granice te ustanawiamy dlatego tak szerokie, by wykluczyć możliwość lotu w zakresie krytycznym. Spotkałem się już nieraz ze zdaniem, że dla modeli na uwięzi problem liczby Re nie istnieje, dlatego, że model taki lata z dużą prędkością. Błędny ten pogląd doprowadzał nieraz do smutnych rezultatów. Zastanówmy się, jak jest w rzeczywistości. Porównajmy dwa modele: jeden na uwięzi o prędkości $V_1 = 15$ m/sek. i cięciwie płata $t_1 = 100$ mm, drugi wolno latający o prędkości $V_2 = 7$ m/sek i cięciwie płata $t_2 = 214$ mm. W obu wypadkach liczby Re są jednakowe, równe 105 000, a wzięte dane są zupełnie przeciętne dla naszych możliwości silnikowych.

Rys. 1



Przeanalizujemy lot obu tych modeli: model wolny lata stale z szybkością 7 m/sek., dlatego jego liczba Re pozostaje niezmienna albo waha się w bardzo ciasnych granicach. Szybkość 15 m/sek. dla modelu na uwięzi jest jego szybkością maksymalną, a przecież niemniej ważnym od lotu jest poprawny start i lądowanie tego modelu, kiedy szybkość może się obniżyć nawet do połowy szybkości maksymalnej.

Cóż dzieje się wtedy z liczbą Re? Spadła ona do wartości 50 000, a więc do wartości krytycznej; model taki będzie startował z trudem, opór jego będzie o wiele większy, niż to wynika z ogólnie przyjętych wzorów, przy lądowaniu zaś będzie niebezpiecznie przepadał i tracił nośność. Zjawisko to daje się często zaobserwować na zawodach i modelarze po prostu „pogoniają" nieprzepisowo swoje modele.

Warunkiem poprawnego startu i udanego lądowania jest jak największa różnica pomiędzy szybkością minimalną a szybkością maksymalną. Mógłby mi ktoś zarzucić, że za granicą buduje się bardzo małe modele na uwięzi. Tak, ale modele te mają bardzo małe, mocne silniki i nie startują zazwyczaj samodzielnie, lecz po prostu rzuca się je z ręki. Są to modele szybkościowe i obliczone na jednorazowy wyczyn. Kwestia udanego lub nieudanego lądowania nie wchodzi tu w rachubę. Przy naszych możliwościach silnikowych trudno sobie na to pozwolić i powinno nam zależeć nie tylko na tym, by model wykonał jeden poprawny lot, ale by wykonał ich więcej nie niszcząc konstrukcji, która kosztowała przecież tyle pracy. Zadaniem naszym jest, by model startując i lądując poprawnie wykonał niemniej poprawny lot i obliczenia powinny sprowadzać się do tego, aby tak dobrać wymiary modelu, by osiągnięta przez niego szybkość była jak największa.

Widzimy więc, że liczba Re oddolnie ogranicza wymiary modelu i powinna być dobierana tak, by na całej rozpiętości płata była w zakresie ponadkrytycznym. Szczególną uwagę należy zwrócić na często spotykane u modeli bardzo wąskie zakończenie płatów trapezowych czy półeliptycznych. Właśnie te końce stanowią poważne niebezpieczeństwo, jeżeli znajdą się przypadkiem w krytycznym zakresie. Nieraz musimy zrezygnować z pięknego obrysu i zastosować nawet obrys prostokątny.

WIESŁAW SCHIER

BUDUJEMY MODEL BALONU

Do budowy opisanego poniżej modelu balonu na ogrzane powietrze potrzebujemy około 40 arkuszy cienkiej i mocnej bibułki, klej roślinny tzw. biurowy i odcinek drutu żelaznego o długości około 500 mm.

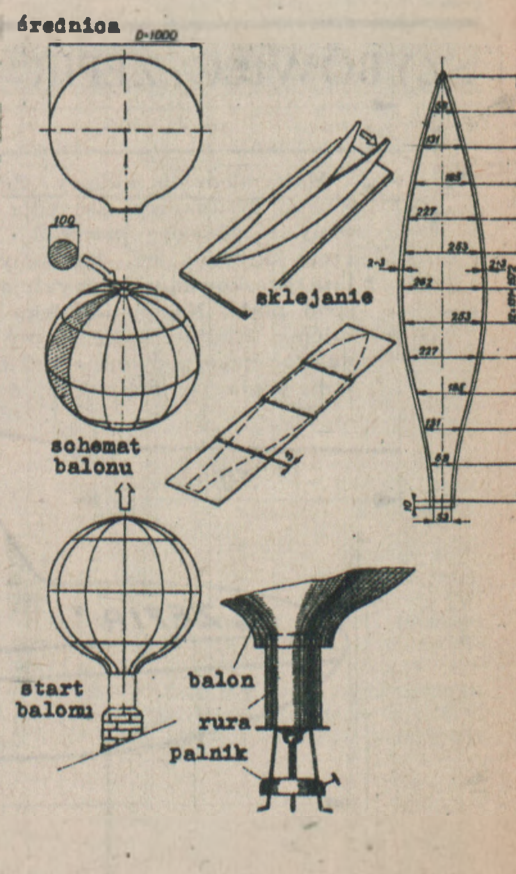
Sposób wykonania modelu balonu podano na rysunkach. Balon ma średnicę 1 000 mm i składa się z 12 segmentów wykonanych z bibułki, sklejonych wzajemnie. Dolna część balonu posiada otwór dla wpływu ogrzanego powietrza. Otwór ten obramowany jest wklejonym drutem. Na jednym z rysunków podano wymiary segmentu. Do obrysu segmentu należy dodać kilkumilimetrowe obrzeże, które należy smarować klejem przy łączeniu poszczególnych segmentów. Najwygodniej jest wykreślić starannie jeden segment na arkuszu sztywnego kartonu i w ten sposób wykonanym szablonem możemy odrysować dalsze segmenty na bibułce.

Wycięte segmenty zlepiamy obecnie po dwa, zwracając uwagę na dokładność i szczelność sklejeń. Następną czynnością jest łączenie podwójnych segmentów w kształt kuli. Sklejony balon oklejamy od góry kolorowym arkuszem bibułki o średnicy około 100 mm. Na dolnym obrzeżu — na pozostawionym otworze wklejamy drut ukształtowany koliście i nasz balon jest gotowy!

Balon można wypuszczać w powietrze z nad każdej lampy naftowej, maszynki spirytusowej, komina lub ostatecznie z nad niewielkiego ogniska. Nieduża rura metalowa pomaga napełniać balon ciepłym powietrzem.

Sposób startowania balonu z nad komina i maszynki spirytusowej obrazują rysunki.

Opracował *P. E.*



Noworoczna Przygoda

TADEUSZ REJNIAK

BYŁ to szczególnego rodzaju „zlot na punktualność". Ja startowałem z Warszawy, Staszek z Wrocławia, a spotkać mieliśmy się w Zakopanem. Cała ta zimowa „docelówka" umówiona została korespondencyjnie i dotyczyła wspólnego spędzenia kilku dni urlopu na nartach. Godzina „zlotu" ustalona była na piętnastą dnia 31 grudnia, a jego metą i równocześnie miejscem startu naszej narciarskiej eskapady była stacja kolejki linowej na Kasprowy, w Kuźnicach.

Ponieważ „zlot" odbywał się jednak niestety tylko środkami lokomocji publicznej, ze specjalnym uwzględnieniem tak zwanej drogi żelaznej, więc i nasza punktualność była niezupełnie od nas samych zależna. Tym się też tłumaczy, że zawsze spokojny i opanowany — jak przystało na pilota — Staszek, tym razem klął niczym szewc, kiedy nareszcie zmęczony i pomimo mrozu spocony, dowlokłem się na umówione miejsce spotkania o godzinie... dwudziestej. Ostatecznie miał prawo i... czas stracić nerwy. Pięć godzin czekania robi swoje.

Na Kasprowy Wierch wyjechaliśmy ostatnim wagonikiem kolejki, jaki w tym roku (był 31 grudnia) odchodził z Kuźnic. W schronisku zabawa sylwestrowa była w pełnym toku. Przygrywała autentyczna góralska kapela, a w przerwach pomiędzy tańcami ogólnymi popisywał się występami artystycznymi góralski zespół świetlicowy z pod Nowego Targu. Przyznam się, że najchętniej byłbym już pozostał w schronisku, odkładając dalszą drogę na dzień następny. Staszek jednak był nieustępliwy:

— Co? Przez twoje opóźnienie mamy zmieniać plan wycieczki? — sierdził się. — Ani mi się śni. Nowy Rok przywitać musimy na Gąsienicowej, jak było postanowione.

Cóż miałem robić? Pokrzepiwszy się więc gorącą herbatą przypięliśmy deski, zarzucili tornistry na plecy i rozpoczęliśmy nocny zjazd z Kasprowego na Gąsienicową Halę.

Posuwaliśmy się ostrożnie, tnąc strome zbocze zakosami, często się zatrzymując i pokrzykując od czasu do czasu, żeby w ciemnościach nie stracić ze sobą łączności. Dopiero na dnie Kasprowego Kotła, gdzie spadek jest łagodniejszy, daliśmy nieco folgi nartom. Pokrywa śnieżna była wspaniale gruba, można więc było bez obaw lekko zwiększyć szybkość. Jechałem pierwszy, wytężając wzrok ile siły w oczach, żeby trafić w wąską gardziel Gęsiej Szyjki, za którą już wkrótce powinny pokazać się światła schroniska na Gąsienicowej. Szczęśliwie nie zboczyłem z trasy, ale w momencie gdy właśnie wjeżdżałem w przesmyk, zamajaczyła tuż przedemną sylwetka jakiegoś narciarza.

Ostra, rwana kristiania w głębokim, kopnym śniegu, nie jest manewrem zalecanym, szczególnie dla średnio zaawansowanych narciarzy. Pomyślałem o tym niestety o sekundę za późno, bo już wtedy, gdy jak długi leżałem, z głową akurat u stóp nieznajomego turysty. Pomógł mi się podnieść, rozplątać nieprawdopodobnie zawęźlone nogi i zaczął przepraszać, że niechcący zakłócił spokój mego zjazdu. Na to nadjechał Staszek. Słysząc z daleka rozmowę, zwolnił przezornie tempo i zatrzymał się o parę kroków od nas.

— Kto tu jest? — zapytał z właściwą sobie bezpośredniością.

Nim zdążyłem wyjaśnić, samotny narciarz pośpieszył z odpowiedzią:

— Pawlica... jeśli moje nazwisko rzuca jakieś światło na to nocne spotkanie.

— Władek! — wrzasnąłem ja z kolei, tyle uradowany, co i zaskoczony niespodzianką. O ile po pierwszych słowach nieznajomego głos jego wydał mi się właśnie dziwnie znajomy, to teraz, gdy usłyszałem nazwisko, nie miałem już żadnych wątpliwości.

— Stachu! To przecież Władek Pawlica! — powtórzyłem radośnie.

— Serwus chłopaki! No, takie spotkanie... — rozpoznał nas już też i Władek.



Okazało się, że Władek, który mieszkał stale w Nowym Targu, umówił się z paroma kolegami z Aeroklubu Krakowskiego, podobnie jak my ze Staszkiem, że wieczór sylwestrowy spędzą na Gąsienicowej Hali. Czekał tam właśnie od południa, a ponieważ koledzy dotąd się nie zjawili więc zdecydował się na to nocne podejście w nadziei, że na Kasprowym Wierchu znajdzie prędzej kogoś ze znajomych. Nie przyszło nam trudno zawrócić Władka z drogi i wkrótce we trójkę, wraz z pozostałym towarzystwem turystycznym w schronisku, witaliśmy Nowy Rok na Hali Gąsienicowej.

Po tradycyjnej, wspólnej lampce wina zasiedliśmy przy ustronnym stoliku i — jak to zazwyczaj wśród pilotów bywa — nawet w górach, na nartach rozmowa zeszła na lotnicze tematy. Staszek opowiedział o swym niedawnym, bo późną już jesienią wykonanym wyczynie szybowcowym na jeleniogórskiej fali, ja przypomniałem sobie w związku z tym jeden z moich najbardziej emocjonujących holi hainiakowych, w którym szybowiec miałem raz nad, to znów pod samolotem ciągnącym, a kiedy przyszła kolej na Władka, ten zaczął od pytania:

— Znacie metodę laszowania starszego lejtenanta Ukianowa? ...Nie?... No to posłuchajcie:

— Na silnikach — jak wiecie — wyszkoliłem się w radzieckiej jednostce lotniczej. To było w pierwszych miesiącach 1945 roku. Wojna jeszcze trwała, a Lotnicze Zakłady Remontowe w Kozielcu, gdzie pracowałem wtedy jako mechanik, zaczęły już przeprowadzać fabryczne naprawy płatowców. Brakowało jednak pilota, który mógłby wykonywać bodaj podstawowe obloty sprawdzające i pilota tego postanowiono zrobić ze mnie, z uwagi na moje zaawansowanie szybowcowe. Żadnej cywilnej szkoły lotniczej wtedy jeszcze nie było, dyrekcja fabryki zwróciła się więc w tej sprawie do sąsiadującej z nami radzieckiej jednostki wojsk lotniczych i w parę dni potem wyjechałem tam na szkolenie.

— Ech, to było szkolenie! — Władek zatarł aż dłonie na samo wspomnienie i mówił dalej: — Możecie mi zazdrościć. Pominąwszy już to, że byłem pierwszym po wyzwoleniu wyszkolonym w Polsce pilotem cywilnym, ale żebyście widzieli jak to szkolenie wyglądało! Opiekował się mną, jak rodzonym synem, sam szef eskadry szkolnej — starszy lejtenant Ukianow. Przydział dostałem do najlepszego instruktora jednostki i tak przez dwa tygodnie, stale pod ich troskliwym okiem, dzień w dzień popołudniami wkuwałem teorię, a z rana, do samego obiadu latałem na „Kukuruzie", z niezmordowanym Saszą Mariancewem — bo tak właśnie nazywał się mój instruktor. Młody był chłopak i strasznie morowy, a przy tym doświadczony pilot i wyjątkowo cierpliwy instruktor. Zaprzyjaźniliśmy się serdecznie i nawiasem mówiąc po dziś dzień korespondujemy ze sobą. Mieszka teraz w Leningradzie, gdzie kończy botanikę.

— Więc ten Sasza, po dwóch tygodniach latania ze mną na dubla, idzie — uważacie — do Ukianowa i melduje mu służbowo, że niby tak, a tak, uczeń-pilot Wołodia Pawlica jest przygotowany do wylaszowania i „zechcijcie sprawdzić towarzyszu starszy lejtenancie".

— Nu charaszo. Posmotrim — odpowiedział Ukianow i przyszedł razem z Saszą na start. Wziął w ręce chorągiewki, dał mi znak podkołowania, potem wskoczył do mnie na skrzydło i pyta:

— No kakże ty Wołodia? Nie boisz się sam latać?

— A jesteś całkiem pewien, że dasz sobie radę w powietrzu i przy lądowaniu?

— Najzupełniej pewien, towarzyszu starszy lejtenancie.

— No to w porządku. Leć!

Poczułem się trochę głupio. Przygotowany byłem na to, że Ukianow zrobi ze mną przynajmniej jeden jeszcze lot kontrolny, a tu: leć i koniec. Uśmiechnąłem się jednak do niego, odczekałem aż podniósł białą chorągiewkę i już dodawałem gazu, kiedy Ukianow, jakby coś sobie przypomniał, zamachał gwałtownie chorągiewką czerwoną. Podszedł jeszcze raz do samolotu i przekrzykując warkot silnika wyjaśnił:

— Ponieważ latałeś dotąd zawsze z instruktorem, więc żeby maszyna nie zmieniła wyważenia, dam ci Wołodia

(dokończenie na str. [illegible])

pasażera. Tylko wieź go ostrożnie, bo to nasz najlepszy mechanik — pogroził żartobliwie ręką, poczym zawołał w stronę grupy startowej:

— Ej ty, Iwan! Zachadij we wtaroju kabinu!

Nieznany mi mechanik w zaoliwionym kombinezonie roboczym zajął miejsce, Ukłanow przypasał go starannie i polecieliśmy. Możecie sobie chyba wyobrazić jak szczęśliwy i dumny się czułem. Mój pierwszy samodzielny lot, lot laszujący i na pokładzie mam pasażera. Takie zaufanie ogromnie mobilizuje. Leciałem jak umiałem najpoprawniej, wykonałem pięć lądowań i czułem, że pilotuję maszynę w każdym manewrze lepiej, aniżeli kiedykolwiek z instruktorem. Potem Ukłanow wysadził mojego pasażera, zrobiłem równie bezbłędnie jeszcze sam kilka lotów i na tym się skończyło. Byłem wylaszowany.

Władek przerwał opowiadanie, uśmiechnął się i sięgnął do butelki z winem. Podczas gdy napełniał kieliszki, Staszek zauważył sceptycznie:

— No i w czym leży nadzwyczajność tej metody Ukłanowa? Że ci dał w osobie mechanika balast wyważający samolot?

— Właśnie w tym — przytaknął Władek. — Ale zrozumiałem mądrość Ukłanowa dopiero kilka dni później, gdy byłem już u nas, w Kozielcu. Któregoś ranka przyleciał mianowicie do fabryki radziecki „Jak". Wykręcił nad lotniskiem pełny zestaw myśliwskiej akrobacji — a zrobił to po mistrzowsku — potem wylądował, zakołował pod hangar i z maszyny wysiadł... — no zgadnijcie kto? — ... mój balast z lotu laszującego — „mechanik" Iwan! Wiecie już teraz na czym polegała nadzwyczajność metody Ukłanowa?

— W istocie, kapitalny i mądry chwyt — wpadłem w opowiadanie Władka. — Dał ci dowód całkowitego zaufania, wzmocnił twoją wiarę we własne siły, a równocześnie zabezpieczył cię w stu procentach przed jakąkolwiek ewentualnością błędu z twej strony. To się nazywa dobrze pojęta troska o człowieka.

— No tak, w tym świetle nabiera to innego znaczenia — zgodził się pojednawczo Staszek.

Roześmieliśmy się we trójkę, a Władek zaproponował:

— Zatem, za pomyślność naszego Nowego Lotniczego Roku! Żebyśmy mieli jak najwięcej takich pilotów-instruktorów, jak starszy lejtenant Ukłanow!

Wychyliliśmy kieliszki do dna...

TADEUSZ REJNIAK



Korespondenci Simu piszą

PILOCI SOT W SZCZECINIE PODSUMOWALI OSIĄGNIĘCIA I NIEDOCIĄGNIĘCIA UBIEGŁEGO SEZONU

Na specjalnym zebraniu piloci Szczecińskiego SOT dokonali podsumowania akcji szkoleniowej za ubiegły sezon. Referujący sprawę instruktor szybowcowy stwierdził, że mimo osiągnięcia lepszych wyników niż w roku ubiegłym, plan szkoleniowy nie został wykonany. Przyczyną niewykonania planu był przede wszystkim brak kolektywnej pracy i słaba frekwencja na treningach. Referent zaapelował do zarządu brygady ZMP, aby więcej uwagi poświęciła pracy politycznej w kołach LL, których praca pozostawia wiele do życzenia.

Piloci zabierający głos w dyskusji podkreślali konieczność zmiany stylu pracy brygady ZMP, co jest obecnie możliwe dzięki uzyskaniu świetlicy, która powinna stać się ośrodkiem życia aktywu LL. Poruszono też ważną sprawę naprawy lub wymiany barografów, gdyż z powodu ich niewyskalowania nie można było uznać kilku osiągniętych przewyższeń.

Sekretarz ZOLL podsumowując dyskusję stwierdził m. in., że Szczeciński SOT posiada wykwalifikowaną kadrę i dobre warunki techniczne, pełne wykorzystanie których może postawić go wśród najlepszych ośrodków w kraju.

Na zebraniu rozdano dyplomy i nagrody książkowe przodującym pilotom.

Należy dodać, że ostatnio dokonano reorganizacji kierownictwa SOT. Nowe kierownictwo przystąpiło do systematycznego doszkalania personelu latającego i technicznego podczas cotygodniowych zebrań w świetlicy. Na razie odbywają się dyskusje i wykłady, przewidziane są też jednak egzaminy sprawdzające. Ponadto na ukończeniu są przygotowania do uruchomienia wieży i miasteczka spadochronowego oraz specjalnego „lotniska" dla modeli na uwięzi, co pozwoli na zorganizowanie po raz pierwszy w Szczecinie ogólnopolskich zawodów modeli latających na uwięzi.

(zet)

O PRACY MŁODZIEŻY LL W PUŁAWSKIM

Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Puławach przystąpił do masowej akcji organizowania Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych dla młodzieży zrzeszonej w szeregach LL. W listopadzie w 10 kołach na terenie powiatu rozpoczęto naukę na KWWL-ach. Od 1 grudnia br. szkoleniem na KWWL-ach objęte są wszystkie koła w całym powiecie.

W związku z Miesiącem Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w kołach LL organizowane były specjalne zebrania, na których wygłaszano pogadanki o roli lotnictwa radzieckiego w wyzwoleniu naszego kraju i bohaterskich czynach lotników radzieckich. Ponadto członkowie poszczególnych kół zajęli się uporządkowaniem grobów żołnierzy radzieckich, znajdujących się na terenie powiatu puławskiego.

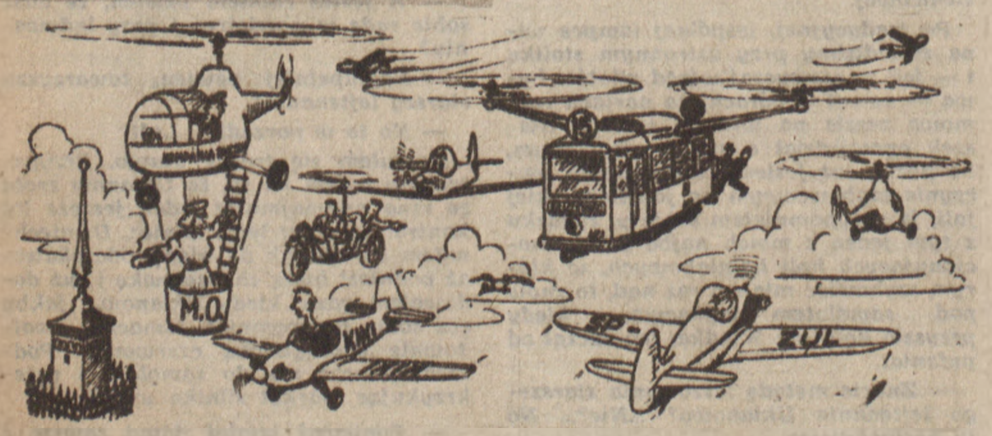
Z szeregu zobowiązań podjętych dla uczczenia 35 rocznicy Rewolucji Październikowej na wyróżnienie zasługuje zobowiązanie koła przy szkole podstawowej w Kazimierzu Dolnym, którego członkowie w liczbie 180 postanowili m. in. zorganizować modelarnię lotniczą. Wszystkie zobowiązania tego koła zostały wykonane.

Trzeba dodać, że koło to należy do przodujących w powiecie. Dobre wyniki swej pracy zawdzięcza ono m. in. Zarządowi Szkolnemu ZMP, który żywo interesuje się działalnością koła i chętnie służy mu radą i pomocą.

Franciszek Walasik
Puławy



Samolot CSS-11
Foto: Koszewski (LL)



Skrzyżowanie ulicy Marszałkowskiej z Alejami w przyszłości...!

MŁODZIEŻ KIELECCZYZNY OTRZYMA NOWE OŚRODKI TRENINGOWE

Polska Ludowa w trosce o rozbudowę lotnictwa sportowego i udostępnienie go jak najszerszym masom młodzieży, nakreśliła w planie 6-letnim wspaniałe perspektywy rozwoju lotnictwa cywilnego. Młodzież robotnicza i chłopska będzie mogła bez odrywania się od pracy poświęcić się szkoleniu lotniczemu.

Obecnie Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Kielcach przy pomocy Zarządu Wojewódzkiego ZMP w związku z rozpoczęciem akcji przyjęć na szkolenie lotnicze, prowadzi wielką kampanię propagandową. We wszystkich powiatach i miastach odbywają się spotkania młodzieży z przodującymi pilotami, skoczkami spadochronowymi i mechanikami lotniczymi, którzy swymi ciekawymi pogadankami zachęcają młodzież do wstępowania w szeregi lotnictwa sportowego. Do propagowania lotnictwa wykorzystane są również lokalne radiowęzły oraz megafony dworcowe, przez które wygłasza się popularne pogadanki o tematyce lotniczej oraz komunikaty dotyczące przyjęć na szkolenie lotnicze.

Waldemar Strzębała
Kielce

WYSTAWA MODELI REDUKCYJNYCH I LATAJĄCYCH

Z okazji Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej Zarząd Okręgu wraz z Oddziałem Miejskim Ligi Lotniczej w Katowicach zorganizował wystawę modeli redukcyjnych i latających.

Dużym zainteresowaniem cieszyły się modele nowoczesnych samolotów radzieckich oraz pierwszego samolotu na świecie konstr. Możajskiego. Niemniejszy podziw wzbudzał pierwszy polski szybowiec Czesława Tańskiego, jak również modele „Nietoperza", „Jaskółki", „Muchy" i wiele innych.

Wystawa była otwarta podczas całego Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Codziennie zwiedzało ją setki mieszkańców Katowic i okolicznych miejscowości, a szczególnie młodzież górnicza i hutnicza, która wykazuje wielkie zainteresowanie lotnictwem.

Maksymilian Paździorek
Katowice

OSTROWSKIE KOŁA LL PROWADZĄ WSPÓŁZAWODNICTWO

Liga Lotnicza na terenie Ostrowia Wlkp. cieszy się dużą popularnością tak wśród dorosłych jak i młodzieży. Z okazji wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej miejscowe koła LL podjęły współzawodnictwo w wykonaniu gazetek i fotogazetek ściennych o tematyce lotniczej oraz podniesieniu liczebnego stanu członków w poszczególnych kołach. W wyniku współzawodnictwa szeregi Ligi Lotniczej powiększyły się o 133 członków. Do konkursu gazetek, który w najbliższym czasie zostanie urządzony w Ośrodku Propagandy LL, włączyło się 18 kół. Konkurs ma na celu wyłonienie najstaranniej pracujących kół i zmobilizowanie pozostałych do aktywniejszej pracy.

M. K.
Ostrów Wlkp.

NOWI CZŁONKOWIE W OSTROWSKICH SZEREGACH LL

W ramach zobowiązań podjętych dla poparcia Programu Wyborczego Frontu Narodowego oraz dla uczczenia XIX Zjazdu KPZR Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Ostrowie Wlkp. zorganizował na terenie miasta trzy nowe koła LL o łącznej liczbie 286 członków. Ponadto Oddział zorganizował w powiecie dwie modelarnie wiejskie. Jedna z nich powstała w Skalmierzycach przy szkole zawodowej, a druga w Dębnicy przy szkole podstawowej.

W wyniku stale prowadzonej akcji propagandowej do ostrowskich szeregów LL wstępują nowi członkowie.

Mieczysław Kasprzak
Ostrów Wlkp.

Z ŻYCIA LL W CZĘSTOCHOWIE

W drugiej połowie listopada br. odbyła się odprawa korespondentów z poszczególnych kół LL, podległych Oddziałowi Miejskiemu i Powiatowemu Ligi Lotniczej w Częstochowie, na której zdali oni sprawozdania z działalności ich kół, omawiając szczegółowo zarówno osiągnięcia jak i błędy w swej pracy.

Wszyscy korespondenci zobowiązali się co najmniej raz w miesiącu podawać wiadomości ze swego terenu do prasy lokalnej oraz SłM-u. Ponadto postanowili oni zająć się kolportowaniem prasy lotniczej. Ustalono również, że praca każdego korespondenta będzie ściśle kontrolowana przez Oddział LL, a najaktywniejsi zostaną nagrodzeni.

Monika Pawlowska

*

Koło LL Nr 17 przy szkole podstawowej w Częstochowie od niedawna rozpoczęło swą działalność. Początkowo liczyło ono niewielu członków, którzy nieregularnie uczęszczali na zebrania, dlatego praca nie dawała żadnych wyników.

Obecnie jest inaczej. Wytypowany przez kierownictwo szkoły opiekun koła zajął się działalnością LL i ożywił naszą działalność. Koło liczy już 34 członków, którzy sumiennie wypełniają swoje obowiązki. Zebrania, na których oprócz omawiania spraw organizacyjnych wygłaszane są ciekawe pogadanki na tematy lotnicze, są bardzo interesujące. Nic więc dziwnego, że frekwencja jest stuprocentowa.

Członkowie koła wykazują wielkie zamiłowanie do lotnictwa. Na pewno wielu spośród nas zostanie pilotami.

Jan Hanysz

*

Przy Zasadniczej szkole Metalowej, ul. Sobieskiego 11, założone zostało koło Ligi Lotniczej, które posiada już bardzo aktywny zarząd. Dzięki przychylności dyrektora szkoły, koło uzyskało specjalny pokój, w którym urządzony został kącik lotniczy. Koło to rokuje jak najlepsze perspektywy rozwojowe.

*

W chwili obecnej najaktywniejszą pracą w Lidze Lotniczej wyróżnia się koło przy Technikum Handlowym. Pracę swą opiera ono na szczegółowym planie. Składki członkowskie oraz sprawozdania przesyłane są do Oddziału LL bardzo punktualnie. Koło posiada artystycznie wykonany kącik lotniczy oraz gazetki lotnicze. Członkinie koła biorą czynny udział w akcjach organizowanych przez Oddział LL.

*

W końcu listopada br. rozpoczął się w modelarni LL drugi turnus szkolenia modelarzy. Sekcja dekoratorska przygotowała stałą dekorację modelarni w postaci artystycznie wykonanych gazetek, haseł oraz rysunków z cyklu humoru lotniczego. Modelarze przechodzą również szkolenie ideologiczne, prowadzone przez koło ZMP.

A. Pawlowska

DLACZEGO?.. —

...Zarząd Okręgowy LL w Lublinie nie zatwierdził Koła LL przy Państwowym Liceum Ogólnokształcącym w Wysokim, które zostało zorganizowane zgodnie z instrukcją otrzymaną z Okręgu? Wszystkie dokumenty potrzebne do załatwienia i zarejestrowania koła przesłane zostały do ZOLL w Lublinie natychmiast po zebraniu organizacyjnym. Od tej chwili minął już prawie rok. W tym czasie wysłaliśmy kilka pism przypominających o powstaniu naszego koła, lecz żadnej odpowiedzi nie otrzymaliśmy. Czyżby ZOLL uważał, że koło LL przy naszej szkole nie ma racji bytu? Niech nam przynajmniej odpowie dlaczego.

My jednak uważamy, że w naszej szkole powinno powstać koło LL, gdyż młodzieży interesującej się zagadnieniami lotnictwa i chętnej do pracy w LL jest dużo.

Zdzisław Bociąg
Wysokie

*

...Zarząd Powiatowy w Chorzowie nie interesuje się pracą podległych kół? Koło przy Liceum Pedagogicznym w Krzeszowicach zwracało się do Oddziału Powiatowego z prośbą o wytyczne, legitymacje, znaczki, lecz dotychczas nic nie otrzymało. Kierownik Oddziału twierdzi, że nie ma kto zajmować się tymi sprawami, gdyż jest za mało ludzi do pracy(!!).

Nam się jednak wydaje, że ludzie są, tylko kierownik Oddziału LL w Chorzowie ich nie dostrzega. Czyżby nie można było zmobilizować szerszego aktywu do pracy w LL spośród pilotów z pobliskiego ośrodka treningowego? Na pewno chętnie pomogą Oddziałowi, tylko trzeba im powiedzieć, że się ich pomocy potrzebuje i postawić przed nimi konkretne zadania.

Trzeba jeszcze dodać, że w niektórych Oddziałach LL nie ma w ogóle pracowników etatowych. Jednak dzięki temu, że Zarządy tych Oddziałów działalność swą opierają na szerokim aktywie LL i potrafią go zmobilizować do pracy, mogą poszczycić się poważnymi osiągnięciami.

Feliksa Smiałko
Krzeszowice



Dwa bociany

Z POMOCĄ MŁODEMU TECHNIKOWI

W księgarniach z działem radzieckim znajdziemy interesujące wydawnictwo. Jest to koperta z napisem: „Z pomocą młodemu technikowi" („W pomoszcz junomu tiechniku"). W kopercie znajduje się książka pod takim tytułem oraz pięć planów różnych modeli w skali 1:1.

Książka, a raczej podręcznik wydany jest przez Państwowe Wydawnictwo Literatury Dziecięcej Ministerstwa Oświaty — Moskwa, 1952 r., zawiera 148 stron, z czego część pierwsza o objętości 60 stron opracowana przez W. Skobielcyna i N. Paszkiewicza, poświęcona jest małemu lotnictwu. W części tej znajdujemy opis budowy i sposób wypuszczania modelu balonu papierowego, opis budowy latawca skrzynkowego i listonosza latawcowego.

Dalej podręcznik podaje dane dotyczące wykonania papierowego spadochronu oraz szybowca z kartonu jak również wyrzucania ich z listonosza latawcowego.

Podręcznik zapoznaje nas z budową najprostszego śmigłowca „Mucha", a następnie szkolnego szybowca i modelu belkowego. W treści wydawnictwa znajdziemy praktyczne tablice ze wskazówkami odnośnie regulacji modeli szkolnych. Dalsza część podręcznika, to opis budowy modeli okrętów i najprostszego aparatu radiowego.

Umieszczone w kopercie plany przedstawiają szybowiec szkolny i model belkowy, jak również dwa modele kartonowe. Pozostałe rysunki dotyczą budowy torpedowca i łodzi podwodnej.

Wydawnictwo ukazało się w nakładzie 100.000 egzemplarzy, w cenie 3 zł. za komplet. Będzie ono wartościową pozycją w biblioteczce każdego miłośnika małego lotnictwa.

(r. f.)

WOJCIECH LIPNIACKI

METEOROLOG

Jak kwiat wciąż patrzysz w niebo
i nigdy cię to nie nuży,
jak szaman mówisz ze słońcem,
jak bóg rozkazujesz burzy.

Zostaw mapy i barometry,
bo po co ci to wszystko?
Wiatr do rąk ci przychodzi,
chmury zwołujesz nad lotnisko.

Jak czarodziej nasze marzenia
w widomy układasz zarys:
rzeźbisz akwarelowy, wielopiętrowy
altostratus lenticularis.

Alchemią naszych rekordów
jest twa wiedza, najwyższym kunsztem.
Powiedz, rozkaż, a szybowiec
jak strzałę wprost w chmury
wypuszczę.



OD dłuższego czasu do redakcji SiM-u napływa wiele listów, w których Czytelnicy proszą o wyjaśnienie pewnych szczegółów dotyczących przyjęć na szkolenie lotnicze. Ponieważ numer niniejszy jest już ostatni w tym roku, a i przyjęcia na szkolenie w roku 1953 dobiegają końca, odpowiadamy więc na listy dotyczące tego zagadnienia i wszystkim tym, którzy jeszcze nie złożyli podań, radzimy to uczynić jeszcze dziś.

NIE MA KORESPONDENCYJNYCH TKS-ÓW

Kol. **Józef Bugajny** — Danków Mały. Do podania o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze, zamiast świadectwa szkolnego, możecie dołączyć zobowiązanie, że złożycie je w terminie późniejszym.

Kol. kol. **Antoni Baranicki** — Janów Podlaski, **Stanisław Żałanowski** — Przemyśl, **Tadeusz Tyndorf** — Babice. Ponieważ niektóre pytania zawarte w Waszych listach dotyczą tych samych zagadnień, odpowiadamy zbiorowo. Kandydat na szkolenie lotnicze musi mieć ukończony 16 rok życia. Opinię ZMP obowiązani są przedstawić tylko członkowie tej organizacji. Dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej obowiązuje kandydatów w wieku poborowym. Teoretycznego kursu szybowcowego korespondencyjnie ukończyć nie można, gdyż takowe nie istnieją. Zezwolenie na szkolenie lotnicze powinien wydać opiekun.

Uwaga kol. **Żałanowski!** Listu i pieniędzy nie otrzymaliśmy. Nakład wyczerpanych roczników SiM-u nie będzie wznowiony.

Kol. **Władysław Harmasy** — Świebodzice. Prośbę o przydzielenie Was na turnus wakacyjny winniście skierować do komisji kwalifikacyjnej.

Kol. **Jarosław Majkut** — Bogoniewice. Teoretyczne szkolenie zarówno szybowcowe, jak i spadochronowe powinniście ukończyć w okresie zimowym. W przeciwnym wypadku nie będziecie zakwalifikowani na szkolenie praktyczne.

SZKOLENIE TEORETYCZNE ROZPOCZYNA SIĘ JUŻ 2 STYCZNIA 1953 ROKU

Kol. **Mieczysław Bajduk** — Bytom. Szkolenie lotnicze w roku przyszłym rozpoczyna się już od 2 stycznia. Na jaki turnus zostaniecie przydzieleni, dowiecie się na komisji kwalifikacyjnej. Podanie należy złożyć natychmiast.

Kol. **Piotr Pielach** — Ursus. Po ukończeniu szkolenia szybowcowego możecie rozpocząć starania o przyjęcie Was na kurs pilotażu silnikowego.

Kol. **Włodzimierz Woźniak** — Sielec. Podania na szkolenie lotnicze w roku 1953 przyjmowane są tylko do dnia 31 grudnia br.

Kol. **Jerzy Pustoła** — Choszczówka Dębska. Wzrost kandydata na szkolenie lotnicze musi wynosić minimum 160 cm. Jeśli przy tym nie macie żadnych zastrzeżeń co do Waszego stanu zdrowia, możecie składać podanie na szkolenie szybowcowe.

Kol. kol. **Jan Żybała** — Skarżysko Kamienna, **Władysław Pękalski** — Strzegom, **Teodor Pugacewicz** — Szostały. Jeśli odpowiadacie warunkom stawianym kandydatom na kurs pomocników mechaników, winniście niezwłocznie złożyć podania w najbliższym Oddziale LL lub ZMP.

Kol. **Jerzy Bala** — Nowy Targ. W roku 1953 Liga Lotnicza nie organizuje kursów instruktorskich dla początkujących. Jeśli chcecie zostać instruktorem, musicie najpierw przejść kolejne stopnie wyszkolenia szybowcowego lub silnikowego.

Kol. **Eugeniusz Potrzeba** — Czerwieńsk nad Odrą. Na szkolenie szybowcowe lub silnikowe przyjmowani są tylko ci kandydaci, którzy mieszkają nie dalej, jak w odległości 50 km od najbliższego aeroklubu lub ośrodka treningowego LL.

KWWL PRZYGOTOWUJE DO PRACY W LOTNICTWIE

Kol. **Czesław Łabiński** — Ostaszyn. Jednym z warunków przyjęcia na szkolenie lotnicze jest ukończenie KWWL-u lub kursu modelarskiego. W wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić.

Kol. **Leon Kozłowski** — Borki. Kandydat na szkolenie szybowcowe musi mieć ukończone minimum 7 klas szkoły podstawowej. Radzimy starać się o przyjęcie Was na kurs spadochronowy.

Kol. **Adam Smolarek** — Oświęcim. Ukończenie szkolenia lotniczego w Lidze Lotniczej stwarza możliwości uprawiania jednej z gałęzi sportu lotniczego, a zatem nie daje żadnego zawodu. 'zkołę do której chodzicie, należy bezwzględnie ukończyć.

Kol. **Danuta Balcewicz** — Kętrzyn. Naukę na kursie pielęgniarskim powinniście w zupełności pogodzić ze szkoleniem lotniczym. Nie zwlekajcie ze złożeniem podania.

Kol. **Leon Krason** — Oleśnica Śląska. Jeśli jesteście stałym czytelnikiem SiM-u, wiadomości zdobyte za pośrednictwem tego pisma w zupełności wystarczą do zdania egzaminu wstępnego na szkolenie lotnicze.

Kol. **Józef Ścigała** — Gąbin. Na pytania Wasze odpowiadamy kolejno. 1) Można, trzeba mieć jednak ukończony 18 rok życia. 2) Pod warunkiem, że szkolenie teoretyczne ukończycie w okresie zimowym i egzamin z teorii zdacie z wynikiem co najmniej dobrym.



Kol. **Stanisław Urban** ze Słonej. Zamiast świadectwa szkolnego możecie do podania dołączyć zobowiązanie, że złożycie je w terminie późniejszym. Dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej obowiązani są przedstawić tylko kandydaci w wieku poborowym.

Kol. **Rudolf Klusek** z Przechlewa. Jednym z warunków przyjęcia na politechnikę jest posiadanie wykształcenia ogólnego w zakresie XI klas.

Kol. **Franciszek Bulenda** z Ligoty Książęcej i **Józef Jogeczko** z Białogardu. W sprawie przyjęcia Was do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych zwróćcie się do najbliższej Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kol. **Romanowi Wiślińskiemu** z Gosczeńczyc wyjaśniamy, że Oficerska Szkoła Lotnicza nazywa się teraz Oficerską Szkołą Wojsk Lotniczych (w skrócie OSWL).

Kol. **Zygmunt Proszkowski** z Czarnego Lasu. Instrukcji badań lotniczo-lekarskich nie ma w sprzedaży. Broszurki zawierające materiał, który winien być przerobiony w ramach KWWL-u rozprowadzone są za pośrednictwem Okręgów LL. Zwróćcie się więc do Okręgu w Katowicach, ul. Młyńska 22.

Kol. **Włodzimierz Kaczyna** z Radomia. Wpłaty na prenumeratę SiM-u i „Skrzydlatej" przyjmują wyłącznie urzędy pocztowe i listonosze. Redakcja nie zajmuje się tymi sprawami. Postarajcie się więc wycofać niewłaściwie wpłacone pieniądze i przekazać je do urzędu pocztowego lub listonoszowi. Jeśli chcecie czasopisma otrzymywać regularnie i od pierwszego numeru, winniście sprawę tę załatwić najpóźniej do 15 grudnia br. Opłacanie prenumeraty w terminie późniejszym spowoduje niedostarczenie Wam pism w miesiącu styczniu. Jeśli chodzi o brakujące Wam egzemplarze SiM-u z br. możecie je zamówić w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

Czytelnicy z Białegostoku i Nowej Soli oraz L.T. z Gdyni. Na listy nie podpisane imieniem i nazwiskiem oraz bez adresu nie odpowiadamy.

sar.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Julian Marciniak** z Osowej Sieni. Specyfika pracy pilota wymaga od niego stuprocentowego zdrowia pod każdym względem. Zaburzenie czynnościowe serca jakie u Was stwierdził lekarz — specjalista lotniczy, bezwzględnie dyskwalifikuje Was do lotnictwa. Radzimy poddać się leczeniu. Jeżeli pod wpływem leczenia zaburzenia w czynności serca ustąpią, wówczas nie będzie przeszkód w przyjęciu Was do lotnictwa.

(B)

Kol. **Felicjan Farcin** z Oświęcimia. Zęby trzeba leczyć nie zwlekając. Wasze braki w uzębieniu są małe i nie stanowią przeszkody w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze.

(B)

Kol. **Szczepan Pelikan** z Wielkowiecka. Badania ostrości wzroku dokonuje się na specjalnych tablicach (tylko w gabinecie okulistycznym) z odległości 5 lub 6 metrów. Na tablicach tych wypisane są rzędy znaków różnej wielkości, oznaczone z boku cyframi od 0,1 do 1,0. Ostrość wzroku określa się w zależności od przeczytanego rzędu znaków. Ostrość wzroku 0,9, 0,8 lub 1,0 wystarcza w zależności od prawidłowej budowy oka. Poza tym wszelkie inne czynnościowe próby powinny wypaść bez zarzutu.

(P)

Kol. **Stanisław Skwarzyński** z Krzczonowa. Wasze braki w uzębieniu są tak duże, że do lotnictwa nie możecie być przyjęci. Wada serca jest również powodem bezwzględnej dyskwalifikacji.

Kol. **Jerzy Manecki** z Częstochowy. Pilot powinien mieć nos obustronnie dobrze drożny. O ile więc skrzywiona część chrzęstna przegrody nosowej zmniejsza drożność nosa, należy poddać się operacji.

(P)

Kol. **Kazimierz Wiśniewski** z Łomży. Przyspieszone tętno dyskwalifikuje kandydata do służby w lotnictwie.

(B)

Kol. **Tadeusz Kacała** ze Skierniewic. Gruczoł tarczycowy należy bezwzględnie leczyć. Po całkowitym wyleczeniu nie będzie przeszkody w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze.

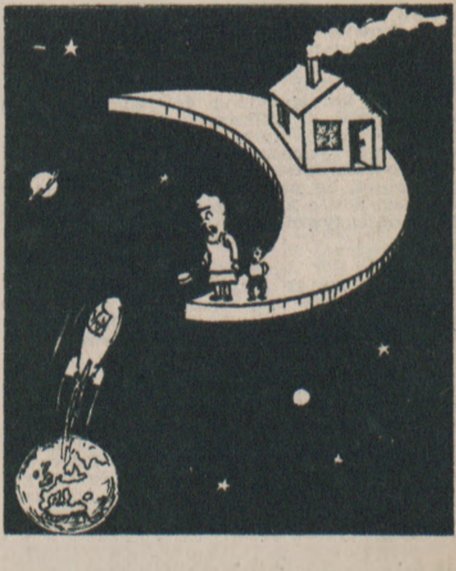
(B)

Kol. **Bogdan Młynarczyk** z Biedrzychowic. Ropne zapalenie ucha środkowego powoduje bezwzględnie odrzucenie kandydata do lotnictwa. O ile ucho przestało ropieć, ale błona bębenkowa jest dziurawa względnie w znacznym stopniu zbliznowaciała i słuch jest osłabiony, to kandydat także nie może być przyjęty do lotnictwa. Uszy lotnika muszą być zupełnie zdrowe.

(P.)

Kol. **Zbigniew Rybarczyk** z Wałcza. Z listu Waszego wynika, że jesteście dotknięci nerwicą serca, wobec czego nie możecie być przyjęci do OSL. Radzę udać się do lekarza, gdyż zaburzenia czynnościowe serca i układu krążenia na ogół są wyleczalne.

(B.)



...Znowu się spóźni na obiad. Byłabym szczęśliwa, gdyby twój ojciec zmienił posadę bliżej domu...

KONKURS-PLEBISCYT



WSZELKIEGO rodzaju zawody sportowe, a w tej liczbie i zawody szybowcowe — to imprezy, które oprócz przeglądu poziomu i dorobku wyszkoleniowo - wyczynowego, dają również ogromną emocję czysto sportową wszystkim biorącym w nich udział. A udział w zawodach biorą nie tylko zawodnicy, ale także zespół organizacyjny, personel techniczny, widzowie — ci bezpośredni i ci, którzy śledzą przebieg zawodów ze sprawozdań, no i wreszcie komisja sędziowska. Kto zwycięży? kto wygra?, czy pilot „X" utrzyma się na zdobytej pozycji? — są to codzienne emocje, pasjonujące wszystkich, a jako pierwszych komisję sędziowską, która właśnie oblicza wyniki kolejnych konkurencji zawodów.

Nasz SiM-owy Konkurs — Plebiscyt na dziesięciu najlepszych szybowników nie ma wprawdzie podobieństwa do normalnych zawodów, ale przejął wszystkie cechy tych zawodów, jeśli chodzi o ich emocje dla komisji obliczeniowej. Każda wizyta listonosza w redakcji, który codzień przynosi większą „pakę" kuponów plebiscytowych — to tak, jakby nowo rozegrana konkurencja. Jednego dnia faworytem jest na przykład Bitner, drugiego dnia wyprzedza go zdecydowanie Wojnar, to znów Góra sięga po palmę pierwszeństwa, żeby za 24 godziny ustąpić Szemplińskiej — jednym słowem walka jest zażarta i tak ciekawa, że chciałoby się zrobić reportaż z jej przebiegu dla tych, którzy o wyniku tej walki właśnie decydują — dla Czytelników.

Niestety, na razie nie możemy. Nie możemy dlatego, że głosowanie trwa do 31 grudnia br. i opublikowanie dotychczasowych wyników przed tym terminem odbiłoby się niekorzystnie na obiektywności głosujących. Tak więc całą emocję tej pasjonującej walki, na którą sami współzawodniczący (kandydaci) nie mają już w tej chwili żadnego wpływu, musimy z konieczności za Was, Czytelnicy, i za mimowolnych rywali plebiscytu, przeżywać na razie sami — wewnątrz redakcji. Możemy Was tylko zapewnić, że emocja jest naprawdę wielka. Szereg nadchodzących kuponów zdradza na przykład swym układem nazwisk całe zorganizowane akcje pewnych grup pilotów i sympatyków sportu szybowcowego. Chęć przegłosowania swoich kandydatów objęła nie tylko indywidualnych Czytelników, ale całe aerokluby i ośrodki treningowe. Możemy Wam zdradzić (oczywiście w tajemnicy), że na przykład taki ruchliwy ośrodek wyczynowy jak Ostrów, poruszył cały aktyw klubowy dla przeprowadzenia agitacji za kandydatami z ich jednostki macierzystej.

Głosowanie trwa i każdy nowy dzień przynosi nowy układ dziesiątki naszych najlepszych. Pierwsze wyniki wstępnych obliczeń plebiscytu podamy 1 stycznia 1953 r., czyli po upływie terminu, do którego można nadsyłać kupony konkursowe. Tymczasem wiedzcie jednak, że takiego ogromnego zainteresowania, jakie wzbudził nasz Konkurs — Plebiscyt, nie miał jeszcze żaden z dotychczasowych konkursów SiM-owych. Do chwili, w której piszemy te słowa **wpłynęło 2 400 głosów**, co w/g regulaminu punktowania konkursowego **daje 132 000 punktów**, zebranych przez wszystkich kandydatów plebiscytu łącznie.

Tak więc mili Czytelnicy, gdy witać będziecie Nowy Rok nie zapominajcie o toaście na cześć najlepszego, wybranego przez Was samych, wyczynowca naszego ludowego szybownictwa. Pomyślcie też wtedy o tych, którzy lotniczy Nowy Rok witać będą wśród gór... kuponów konkursowych, obliczając mozolnie, któremu z kandydatów przypadł właśnie w udziale ten zaszczytny tytuł najlepszego.

SAMI SOBIE WINNI

W poprzednim numerze SiM-u (50) zamieściliśmy wykresy, ilustrujące osiągnięcia szybowcowe poszczególnych aeroklubów w 1952 r. W wyniku nadesłanych ostatnio do zatwierdzenia Komisji Sportowej ARP nowych dokumentacji Srebrnych Odznak, obraz uległ drobnej zmianie mianowicie: Lublin zdobył 6 odznak (podane były 3), Częstochowa — 2 (podana była 1) i Inowrocław — 1 (podane było zero). Łącznie w roku 52 uzyskano więc 60, a nie 55 srebrnych odznak.

Uzupełniając te dane wyjaśniamy, że winę nieścisłości w poprzedniej publikacji ponoszą same zainteresowane kluby, które dokumentacje wyczynów uzyskanych we wrześniu, sierpniu, a nawet w lipcu, nadesłały do zatwierdzenia **dopiero w grudniu.**

Wstyd — Koledzy Kierownicy Aeroklubów! To przecież raczej żółwie, a nie lotnicze tempo pracy. (r).

ZOSTAŃ PILOTEM!

Już tylko dziesięć dni dzieli nas do końca roku kalendarzowego 1952, a tym samym do zakończenia przyjęć na szkolenie lotnicze w roku 1953. Listy napływające do redakcji świadczą o tym, że wielu Czytelników pragnących w przyszłym roku rozpocząć szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej nie złożyło jeszcze podań. Sygnalizujemy PO RAZ OSTATNI W TYM ROKU, że winni oni to uczynić natychmiast, gdyż po upływie terminu przewidzianego na przyjęcia, to jest 31 grudnia br., żadne złożone podania nie będą rozpatrywane. A więc, kto chce w roku 1953 zostać pilotem sportowym niech uważnie przeczyta poniższe warunki i jeszcze dziś złoży odpowiednie dokumenty w LL lub ZMP.

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia).
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegający się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

Warunki przyjęcia na szkolenie pomocników mechaników lotniczych:

1. wiek nie przekraczający 21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. przygotowanie techniczne (kierowca samochodowy, uczeń ślusarski itp.)
4. zaświadczenie lekarskie wydane przez sportową poradnię lekarską, jak dla kierowcy samochodowego
5. zdanie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz wiadomości ogólnych.



1952

KSIĄŻKI LOTNICZE



Najlepszym i najcenniejszym upominkiem noworocznym dla miłośników lotnictwa, dla tych, którzy marzą o zaszczytnym zawodzie pilota, jest niewątpliwie książka lotnicza. Ażeby ułatwić naszym czytelnikom kupno odpowiednich książek, podajemy poniżej zestawienie najważniejszych pozycji, które ukazały się w roku bieżącym.

ŚPIEWAJMY PIOSENKI LOTNICZE

Śpiew jest pięknem życia — mawiał któryś z poetów. Trzeba więc aby w modelarniach, kołach LL, aeroklubach i ośrodkach treningowych no i oczywiście w czasie wakacji młodzież śpiewała jak najwięcej piosenek lotniczych, które mówią o pięknym sporcie szybowcowym, o zaszczytnej i odpowiedzialnej służbie lotnika.

Piosenki lotnicze znajdziecie w wydanym w tym roku zbiorku pt. **„Lotnicze materiały świetlicowe"**, które ukazały się w ramach Wydawnictw Ligi Lotniczej **(str. 128, cena 6 zł)**. Zawiera on oprócz tego inscenizacje, wiersze i wybór fragmentów różnych książek lotniczych. „Lotnicze materiały świetlicowe" powinny znajdować się nie tylko w świetlicach, ale w ręku każdego młodego lotnika, każdego aktywisty Ligi Lotniczej.

OD MODELU NA SAMOLOT

Taki jest tytuł popularnie opracowanej książeczki **Pawła Elszteina**, która zapoznaje kandydatów na lotników z modelarstwem lotniczym. Mówi ona o tym, jaką drogę trzeba przebyć, aby zasiąść za sterem samolotu. Pierwszym krokiem na tej drodze, to jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego, jest właśnie modelarstwo. Modelarzami byli przecież sławni polscy i radzieccy lotnicy jak poseł do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ppłk pil. Edward Chromy, Pokryszkin, Kożedub i inni. No, ale więcej ciekawych rzeczy o modelarstwie i modelarzach dowiecie się z samej książeczki, którą nabyć można w księgarniach „Domu Książki", **w cenie 3,40 zł (stron 56, ilustracji 12).**

ZOSTAŃ PILOTEM SZYBOWCOWYM

Jeżeli nie wiesz jak, powie ci o tym popularna książeczka **Tadeusza Rejniaka** pod tym samym tytułem. Zapozna Was ona z pięknem sportu szybowcowego, ze złotymi odznakami szybowcowymi, z diamentami do nich, opowie o przelotach i innych wyczynach, które zachęcą niewątpliwie do uprawiania tego pięknego sportu. Książka **o objętości 52 stron** zawiera 10 ilustracji i **kosztuje 3,40 zł.**

JAK LATA ŚMIGŁOWIEC?

O tym dowiecie się z popularnej książeczki **Jerzego Koniecznego** pt. **„Śmigłowiec"**, która zawiera **na 64 stronicach 48 ilustracji i kosztuje 3,85 zł.** Zapozna Was ona oprócz tego z historią rozwoju śmigłowców na świecie i w Polsce. Polecamy ją wszystkim młodym miłośnikom techniki lotniczej.

SAMOLOTY ODRZUTOWE

to najnowsze osiągnięcie techniki lotniczej. Zainteresuje też napewno miłośników tej dziedziny popularna książka **Andrzeja Samka** pt. **„Odrzutowce" (stron 56, ilustracji 39, cena 4 zł).** Opowie ona o historii rozwoju napędu odrzutowego, o tym jak lata odrzutowiec i jakie istnieją typy tego rodzaju samolotów. Książeczka ta, stanie się cennym pomocnikiem dla miłośników techniki lotniczej w poznawaniu najnowszych zdobyczy lotnictwa.

MODELARZOM

polecamy następujące książeczki, które ukazały się w tym roku w ramach wydawnictw LL: **„Silniczek samozapłonowy do modeli latających"** w opracowaniu **A. Kurowskiego** (stron. 38, ilustracji 32, **cena 4,50 zł**). **„Radzieckie rekordowe modele latające z napędem silnikowym"** w opracowaniu **Z. Kwiczali (stron 52, ilustracji 14, cena 9 zł). „Rozwój lotnictwa"** w opracowaniu **Zdzisława Gryglickiego** (modele redukcyjne samolotów — stron 20 + wkładka 7 planów szybowców i samolotów, ilustracji 7, **cena 9,80 zł**), oraz **8 planów modeli redukcyjnych** szybowców i samolotów w opracowaniu **A. Samka (cena 6,20 zł).**

SZYBOWNIKOM

polecamy wydaną ostatnio w ramach biblioteki szybowcowej LL książkę **Adama Zientka** pt. **„Na falach halniakowych"** (stron 114, ilustracji 8 + 48 rysunków, **cena 10 zł**). Będzie to najcenniejszy upominek dla każdego młodego pilota, który pragnie zapoznać się z lataniem wyczynowym na fali. Wartościowym podarunkiem będzie również książka **Stanisława Bobera** pt. **„Higiena dla szybowników"** (stron 100, ilustracji 17).

POWIEŚCI LOTNICZE

lubi czytać zapewne każdy z Was. Dlatego też podajemy Wam poniżej kilka pozycji, które jako podarek noworoczny sprawią niewątpliwie przyjemność: **Mikołaja Bobrowa „Czkałow"** (stron 407, **cena 2,40 zł**), **Tadeusza Rejniaka „Szybownicy"** (stron 200, ilustracji 10, **cena 7,20 zł**), **Janusza Meissnera „Skrzydła nad Arktykiem"** (stron 188, ilustracji 8, **cena 12,50 zł**).

TRADYCJE LOTNICZE

Każdego kogo interesuje historia lotnictwa polskiego i światowego przeczyta z zainteresowaniem następujące książki: **T. Urniaża „Zetempowcy na start"** (stron 72, ilustracji 5, **cena 3,50 zł**), **T. Rawskiego „Sprawa Kubali"** (stron 31, ilustracji 3, **cena 1 zł**), **W. Moskowskiego „Wojska lotnicze Związku Radzieckiego"** (stron 161, **cena 6 zł**), **Jerzego Koniecznego „Wzlot polskich skrzydeł"** (stron 80, ilustracji 13, **cena 3,20zł**), **Jerzego Koniecznego „Żołnierze przestworzy"** (stron 91, ilustracji 31, **cena 1,20 zł**).

TECHNIKA I METEOROLOGIA LOTNICZA

Z dziedziny techniki mamy dość duży wybór książek. Podajemy tu niektóre z nich: **G. Sieniczkina i A. Musjenkowa „Rozruch silników lotniczych"** (stron 135, ilustracji 72, **cena 15 zł**), **M. Babikowa „Meteorologia lotnicza"** (str. 204, ilustracji 100, **cena 35 zł**), **D. Jarząbka „Loty kosmiczne"** (stron 193, **cena 7,50 zł**). **Czesława Szczecińskiego „Meteorologia na usługach lotnictwa"** (stron 452, ilustracji 37 + 15 tablic, **cena 46 zł.**).

Wyżej wymienione książki nabyć można we wszystkich księgarniach „Domu „Książki" w całej Polsce. **(ko)**











SPIS TREŚCI TYG. „SKRZYDŁA I MOTOR"

ROCZNIK 1952 — ROK WYDANIA VII

(Pierwsza cyfra oznacza stronę, druga numer egzemplarza)

ARTYKUŁY WSTĘPNE I OGÓLNE

LOTNICTWO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

NAUKA I TECHNIKA LOTNICZA

MEDYCYNA LOTNICZA

LOTNICTWO WOJSKOWE

TRADYCJE LOTNICTWA POLSKIEGO

Z ŻYCIA LL

AEROKLUBY LL

METEOROLOGIA LOTNICZA

LOTNICTWO SILNIKOWE

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

RÓŻNE

NOWELE — OPOWIADANIA — WIERSZE — PIEŚNI

SPIS AUTORÓW

PROPAGUJĄC CZASOPISMA LOTNICZE POPULARYZUJECIE LOTNICTWO

Drodzy Czytelnicy. Znamy się nie od dziś. Jedni czytają SiM prawie od samego początku jego istnienia, drudzy zapoznali się z nim nieco później, trzeci znają go od roku czy dwóch, są wreszcie i tacy, do których dotarł on stosunkowo niedawno. Czytają go wszyscy ci, którzy kochają lotnictwo, którym droga jest sprawa budowy silnych i potężnych skrzydeł naszej ludowej Ojczyzny. Tworzymy tym samym jedną, wielką rodzinę budowniczych lotnictwa Polski Ludowej.

Razem z SiM-em i pod jego kierownictwem stawiacie swe pierwsze kroki na lotniczej drodze — przechodzicie kolejne stopnie wyszkolenia lotniczego, od modelarstwa poprzez szybownictwo, by zasiąść potem za sterem samolotu sportowego, by wreszcie zdobyć zaszczytny i odpowiedzialny zawód pilota lotnictwa wojskowego. Ale nawet wtedy, kiedy siądziecie w kabinie prawdziwego samolotu bojowego, kiedy będziecie kierować śmigłym i szybkim jak błyskawica odrzutowcem, nie zapomnicie o SiM-ie, wiedząc, co mu zawdzięczacie.

Słusznie. SiM wprowadził lub prowadzi Was do lotnictwa, pomaga w troskach i zmartwieniach, cieszy się Waszymi sukcesami i martwi niepowodzeniami, służy radą i pomocą.

Napływające codziennie do redakcji dziesiątki listów od Czytelników są najlepszym dowodem jak bardzo kochacie swoje lotnicze czasopismo, jak niecierpliwie oczekujecie na ukazanie się każdego numeru, jak szczerze i bezpośrednio zwierzacie się ze swych kłopotów, prosicie o radę; zadajecie masę pytań i prosicie o wyjaśnienia.

SiM wszystko robi, na co go tylko stać, aby Wasze marzenia i plany zostały zrealizowane, abyście mogli stanąć w szeregach skrzydlatych ludzi. Nie szczędzicie przy tym SiM-owi surowej i ostrej krytyki za błędy, które nieraz popełnia w swej lotniczej pracy — żądacie poprawy, proponujecie zmiany. Każde Wasze pragnienie wyrażone w liście jest dla SiM-u rozkazem.

Przez okres siedmiu prawie lat naszej wspólnej lotniczej pracy niejeden z Was zdobył upragnione skrzydła i stanął na odpowiedzialnym posterunku w naszym lotnictwie, by rosło i rozwijało się ono coraz szybciej i lepiej. SiM dumny jest właśnie z Was, dumny z Waszych osiągnięć i Waszego wytrwałego i intensywnego wysiłku.



SiM jest przyjacielem młodzieży, jej przewodnikiem i kierownikiem na drodze do lotnictwa. SiM zapoznaje z lotnictwem, informuje o przejawach jego życia i daje wstępne, niezbędne dla przyszłego lotnika wiadomości, zapoznaje z techniką lotniczą, ludowym lotnictwem polskim, najpotężniejszym na świecie lotnictwem Kraju Rad i lotnictwem naszych przyjaciół.

Wy, którzy czytacie co tydzień SiM dobrze o tym wiecie, ale nie zapominajcie, że nie wie o tym jeszcze tysiące chłopców i dziewcząt, którzy podobnie jak Wy marzą o skrzydłach, którym często trudno znaleźć drogę do lotniczych szeregów. WY właśnie, **Czytelnicy SiM-u, modelarze, piloci szybowcowi i silnikowi, spadochroniarze i mechanicy, członkowie Ligi Lotniczej i pracownicy lotnictwa** powinniście pójść z SiM-em tam, gdzie go jeszcze nie znają, gdzie jest on potrzebny — do miasta i na wieś, by wzbudzał on zainteresowanie lotnictwem wśród młodzieży i starszego społeczeństwa. To jest **Wasze stałe zadanie. Propagowanie prasy lotniczej** jest bowiem jedną z form lotniczej pracy w kołach LL.

Dotychczasowa popularyzacja prasy lotniczej w terenie jest jednak nie wystarczająca i niedostateczna. Dlatego też od nowego roku 1953 **ogłaszamy mobilizację wszystkich czytelników, członków Ligi i pracowników lotnictwa. Styczeń** będzie bowiem, zgodnie z decyzją Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, **miesiącem propagandy prasy lotniczej.** Jaką mamy w Polsce prasę lotniczą, chyba wszyscy wiecie. Nie będzie jednak źle, jeżeli sobie przypomnimy jeszcze raz nasze czasopisma lotnicze. Są to:

„SKRZYDŁA i MOTOR" tygodnik Ligi Lotniczej

Warunki prenumeraty

miesięcznie	—	2,40 zł
kwartalnie	—	7,20 zł
półrocznie	—	14,40 zł
rocznie	—	28,80 zł



„SKRZYDLATA POLSKA" miesięcznik Ligi Lotniczej

Warunki prenumeraty

kwartalnie	—	2,70 zł
półrocznie	—	5,40 zł
rocznie	—	10,80 zł

„TECHNIKA LOTNICZA" dwumiesięcznik organ Związku Polskich Techników i Inżynierów Lotniczych (Koło Lotnicze SIMP).

Warunki prenumeraty

półrocznie	—	27 zł
rocznie	—	54 zł

oraz **FOTOGAZETKA LIGI LOTNICZEJ** — która w roku 1953 wydawana będzie co miesiąc bezpłatnie.

Styczeń 1953 roku jako **miesiąc propagandy prasy lotniczej stawia przed Wami,** przed wszystkimi modelarzami, pilotami, spadochroniarzami, mechanikami — członkami Ligi Lotniczej i pracownikami lotnictwa **poważne zadania,** których realizacja winna przynieść w efekcie wzrost czytelnictwa naszej prasy lotniczej, zarówno wśród młodzieży jak i wszystkich ludzi pracy na terenie całego kraju, a tym samym przynieść poważne zwiększenie nakładu wszystkich wyżej wymienionych czasopism.

Pole do szerokiej działalności mają tu przede wszystkim koła, szkoły, aerokluby i ośrodki treningowe LL, jak również Oddziały i Okręgi Ligi Lotniczej. Do zadań Waszych w miesiącu tym należy: **przeprowadzenie żywej i ciekawej akcji propagandowej** mającej na celu jak największą popularyzację **czasopism lotniczych** na swoim terenie, wykorzystując do tego celu zarówno gazetki ścienne, jak i radiowęzły. Form pracy popularyzacyjnej jest wiele i trudno byłoby tu wszystkie wymienić.

Musicie, wykorzystując tak własne jak i terenowe możliwości, **nadać tej akcji charakter jak najbardziej masowy i atrakcyjny.** Pole do popisu mają szczególnie koła LL, które winny wśród swoich członków i młodzieży niezrzeszonej w Lidze **organizować eskadry prenumeratorów SiM-u lub prenumeratę zakładową** za pośrednictwem miejscowych delegatur PKP „Ruch". Tworzenie eskadr prenumeratorów **winno posiadać charakter współzawodnictwa**



pomiędzy kołami w Oddziałach Miejskich i Powiatowych. Oddziały powinny współzawodniczyć pomiędzy sobą w Okręgu.

Wszędzie gdzie będzie to tylko możliwe należy **zmobilizować** do tej akcji **listonoszy miejskich i wiejskich.** Szczególnie masowy charakter powinna posiadać **propaganda prasy lotniczej wśród młodzieży w szkołach podstawowych i zawodowych** wszystkich rodzajów, jeżeli chodzi o SiM.

Nie należy też zapominać o **„Skrzydlatej Polsce" i „Technice Lotniczej",** które winny być **popularyzowane w klubach i ośrodkach treningowych LL, w zakładach produkcyjnych, instytucjach i urzędach — wśród pilotów, mechaników, techników i inżynierów,** wśród wszystkich tych, których interesują zagadnienia ' technika lotnictwa.

Całością pracy propagandowej w tej akcji **winien kierować** zarówno w kołach, modelarniach, aeroklubach i ośrodkach treningowych LL jak i oddziałach i okręgach Ligi wytypowany **na stałe propagandysta - kolporter czasopism lotniczych.** Powinien on, oprócz kierowania całą akcją, **nawiązać bezpośredni kontakt z redakcją,** przysyłając meldunki o przebiegu miesiąca propagandy prasy lotniczej. **Najaktywniejsi spośród nich zostaną nagrodzeni przez SiM i zaproszeni** na dzień 25 stycznia 1953 roku **do Warszawy,** by wziąć udział **w I Krajowym Zjeździe Czytelników i Korespondentów Prasy Lotniczej,** na którym zostaną rozdane między innymi nagrody w Konkursie — Plebiscycie SiM-u.

OGŁASZAMY WIĘC z dniem 1 stycznia 1953 roku **PEŁNĄ MOBILIZACJĘ.** Pamiętajcie:

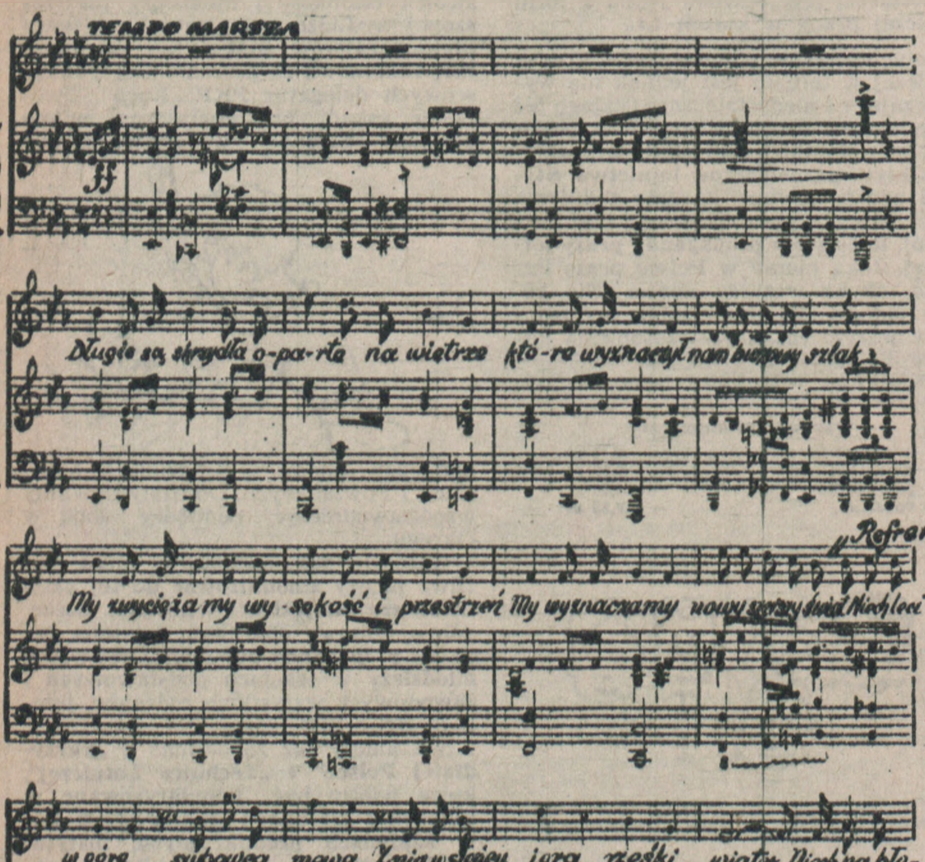
PROPAGUJĄC CZASOPISMA LOTNICZE — POPULARYZUJEMY LOTNICTWO. POPULARYZUJĄC LOTNICTWO — ZWIĘKSZAMY ILOŚĆ CZYTELNIKÓW PRASY LOTNICZEJ.

(kon)



Pieśń Szybowników

Tekst: **WOJCIECH LIPNIACKI** Muzyka: **T. SKWARCZYŃSKI**





Długie są skrzydła oparte na wietrze,
który wyznaczył nam burzowy szlak:
my zwyciężamy wysokość i przestrzeń,
my wyznaczamy nowy, szerszy świat!

REFREN:

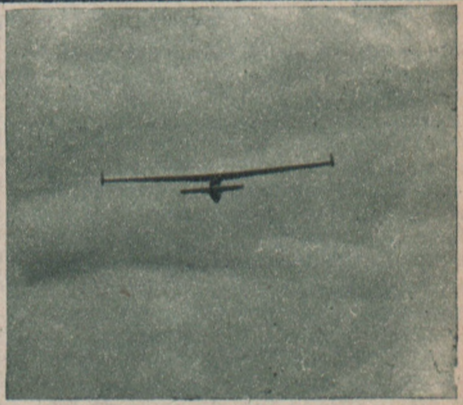
Niech leci w górę
szybowca mewa,
z nią w słońcu igra
rześki wiatr.
Niech na błękitnym
sztandarze nieba
pokoju skrzydła
znaczą swój ślad.

Gdy ranek nieba otworzy nam bramę,
pod obłokami wolno mija czas,
aż późną nocą znajdziemy swój diament
pośród miliarda diamentowych gwiazd.

REFREN:

W kształty obłoków wpatrzeni najchętsze
wciąż ku przyszłości kierujemy wzrok.
Chciwi wspanialszych przelotów, przewyższeń
znów rekordowy powtarzamy skok.

REFREN



TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 63148; 73001; 37565. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 5326. 3-B-17475